SKRZYDLATA POLSKA

NR 26 (520) • 25.VI.1961 r. • ROK XVII • CENA 2 zł

VII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI

Przed startem do konkurencji. W kabinie „Muchy-Standard" zawodnik radziecki W. A. Czuwikow, stoi obok Margerita Racenskaja, kierownik ekipy ZSRR, znana pilotka i działaczka szybowcowa.

Foto: B. Koszewski

Medal Lilienthala dla Pelagii Majewskiej

DYPLOMY PAULA TISSANDIER'A DLA: I. ZABIEŁŁO, ST. MICHNIEWSKIEGO I W. PARCZEWSKIEGO

Z Prezesem Zarządu Głównego Aeroklubu PRL STEFANEM ANTOSIEWICZEM rozmawiamy o posiedzeniu Rady Administracyjnej FAI w Paryżu

W dniach 6—10 czerwca br. obradowała w Paryżu Rada Administracyjna FAI. Z ramienia Polski brał udział w obradach prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz, do którego zwróciliśmy się z prośbą o poinformowanie Czytelników „Skrzydlatej Polski" o przebiegu obrad.

— Program tegorocznego posiedzenia Rady Administracyjnej FAI — informuje prezes Antosiewicz — był dość bogaty, a wyniki obrad dla nas szczególnie przyjemne. Mam tu oczywiście na myśli przede wszystkim decyzje Rady, która akceptowała kandydaturę naszej znakomitej pilotki, rekordzistki świata Pelagii Majewskiej przyznając jej Medal Lilienthala za 1960 rok. Do tego najwyższego szybowcowego odznaczenia zgłoszono w ogóle cztery kandydatury. Obok Majewskiej kandydowali: A. Gehriger ze Szwajcarii (długoletni przewodniczący Komisji Szybowcowej FAI), H. C. Ross ze Stanów Zjednoczonych (konstruktor, znany pilot, rekordzista świata i działacz szybowcowy USA) i E. B. Dommisse z Południowej Afryki (pilot i rekordzista). Kandydatury te rozpatrywała uprzednio Komisja Szybowcowa FAI i przedstawiła na Radę Administracyjną wniosek o przyznanie Medalu Lilienthala pilotce polskiej, dziewięciokrotnej rekordzistce świata P. Majewskiej. Jest to, jak wiadomo, pierwsze tego rodzaju wysokie odznaczenie szybowcowe nadane przedstawicielowi naszego szybownictwa w Polsce Ludowej, a drugie w ogóle nadane Polakowi; otrzymał je po raz pierwszy Tadeusz Góra za swój znakomity, przeszło 500-kilometrowy przelot w 1938 r.

— Gratulujemy tu, korzystając z okazji, naszej znakomitej pilotce tego zaszczytnego wyróżnienia w imieniu redakcji i naszych Czytelników. Pozwalamy tu sobie złożyć także na ręce Pana Prezesa gratulacje dla Aeroklubu PRL za tak miły sukces paryskich obrad.

— No, na to mamy jeszcze czas, gdyż medal ten zostanie wręczony dopiero na tegorocznej Konferencji Generalnej FAI, która odbędzie się w dniach 14—20 października br.; nie wiadomo tylko czy w Brazylii, która w ubiegłym roku zgłosiła chęć zorganizowania tejże. Ta sprawa była m. in. także przedmiotem obrad Rady Administracyjnej. Bowiem, do dnia zakończenia obrad, Aeroklub Brazylii nie dał ostatecznej odpowiedzi w tej sprawie. Wobec tego rodzaju sytuacji Rada upoważniła prezydenta FAI do podjęcia konkretnych kroków, żeby do końca czerwca br. wyjaśnić ostatecznie z Aeroklubem Brazylii, czy podejmuje się zorganizowania tegorocznej konferencji u siebie: w przeciwnym bowiem przypadku konferencja musiałaby odbyć się w innym kraju (uprzednio kandydowały Grecja i Wielka Brytania).

— O tym, że Rada podjęła decyzję o przyznaniu Złotego Medalu FAI pierwszemu na świecie kosmonaucie, radzieckiemu pilotowi majorowi Gagarinowi, informowaliśmy już naszych Czytelników. Czy na posiedzeniu podjęto jeszcze decyzje w sprawie odznaczeń?

— Tak. Medal de La Vaulx, który przyznawany jest automatycznie za wybitne osiągnięcia samolotowe w danym roku, otrzymało za 1960 r. dwóch pilotów radzieckich: B. Adrianow (prędkość 2092 km/h, ustanowiona 28 maja 1960 r.), K. Kokkinaki (prędkość 2148,60 km/h, ustanowiona 16 września 1960 r.) i dwóch pilotów amerykańskich: J. P. Davis (prędkość 2237,37 km/h, ustanowiona 25 września 1960 r.) i T. R. Grissan (rekord odległości 16 220,36 km, ustanowiony 13 i 14 grudnia 1960 r.).

Poza tym była także rozpatrywana sprawa Złotego Medalu Lascurain Y. Ossio zgłoszonego do FAI przez Aeroklub Meksyku, który miał być przyznawany corocznie za najwybitniejsze osiągnięcia naukowo-techniczne w lotnictwie. Ponieważ FAI nie czuje się upoważniona do przyznawania tego rodzaju odznaczeń (nie jest przecież organizacją naukowo-techniczną), Rada zadecydowała odesłać wnioski w tej sprawie do fundatora, tj. do Aeroklubu Meksyku, żeby zaproponował ufundowanie go dla jakiejś organizacji naukowo-technicznej.

— O ile nam wiadomo, Rada akceptowała także wnioski aeroklubów narodowych o przyznanie dyplomów P. Tissandiera?

— Ogółem przyznano ich 39, w tym trzy Polakom: mgr inż. Irenie Zabiełło z Leszna, Stanisławowi Michniewskiemu z Katowic i prof. dr Władysławowi Parczewskiemu z Warszawy; przyznano je również trzem pilotom radzieckim (m. in. Wierietiennikowi); 3 Czechosłowakom i 2 Jugosłowianom.

— Jakie jeszcze inne sprawy omawiała Rada na swym posiedzeniu?

— Postanowiono m. in. rekomendować na Konferencji Generalnej FAI wniosek Aeroklubu Cypru o afiliowanie do FAI w charakterze członka stowarzyszonego. Poza tym Rada rozpatrzyła bilans federacji przedłożony przez skarbnika generalnego i po dyskusji akceptowała do przedstawienia na Konferencji Generalnej. Na zakończenie rozpatrywano również statut FAI; została przyjęta w zasadzie jego ostateczna redakcja, przy czym postanowiono, że do 30 czerwca br. poszczególne aerokluby narodowe mogą jeszcze przedstawić swoje ewentualne uwagi w tej sprawie.

— Panie Prezesie, jeszcze jedno pytanie, natury bardziej ogólnej, z wrażeń paryskich. Co odbiło się największym echem w Paryżu w czasie Pańskiego tam pobytu?

— Myślę, że katastrofa najnowszego amerykańskiego bombowca odrzutowego B-58, który w czasie pokazów na XXIV Salonie Lotniczym, po zrobieniu efektownej beczki, rozbił się pod Paryżem.

Rozmawiał **(Kon)**

KONFERENCJA PRZEPISÓW CYWILNEGO SPRZĘTU LOTNICZEGO CSRS, NRD, POLSKI I WĘGIER

Otwarcie konferencji — Foto: Z. Jóźwiak

W DNIACH 12—21 czerwca br. odbyła się w gmachu Ministerstwa Komunikacji w Warszawie Konferencja Przepisów Cywilnego sprzętu lotniczego CSRS, NRD, Polski i Węgier. W otwarciu Konferencji wzięli udział: wiceminister Komunikacji J. Rustecki, prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz, dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK inż. J. Zwierzyński oraz zaproszeni goście z lotnictwa cywilnego, wojskowego i przemysłu lotniczego.

W czasie trwania Konferencji obradowały następujące podkomisje *): koordynacyjna (inż. W. Leja), wymagań lotnych i osiągów szybowców (inż. J. Bojanowski), wymagań lotnych i osiągów samolotów (inż. Wyganowski), wymagań wytrzymałościowych szybowców (inż. J. Sandauer), wymagań wytrzymałościowych samolotów (inż. J. Lamparski), wymagań konstrukcyjnych szybowców i samolotów (inż. T. Chyliński), wymagań dla silników tłokowych i turbinowych (inż. Z. Kazimierczak), wymagań dla śmigieł (inż. S. Danielewicz) i podkomisja dla osprzętu (inż. W. Roth).

Uczestnicy Konferencji zwiedzili poza tym Warszawę oraz byli w Lesznie na zakończeniu VII Szybowcowych Mistrzostw Polski.

(yy)

*) W nawiasach podajemy nazwiska przewodniczących polskich podkomisji (przyp. red.).

SZYBOWCOWY RAID Z JEŻOWA

W DNIU 2 lipca br. z Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie wystartuje grupa pilotów do lotu dookoła Polski. Raid będzie składał się z wielu — punktowanych za prędkość przelotu — etapów. Udział w tej ciekawej konkurencji, którą kierował będzie inicjator tego rodzaju zawodów instr. Stanisław Ratusiński, zapowiedzieli piloci: Adam Zientek, Jerzy Orłowski, Jerzy Ziomek, Janusz Pasierski, Andrzej Bański, Włodzimierz Chmielewicz, Janusz Grzeszczyk, Zbigniew Małek, Przemysław Bronikowski i Czesław Kocimski.

Inicjatorom i uczestnikom pierwszego szybowcowego raidu życzymy powodzenia i wielu, wielu „kominów" na trasach przelotów.

TYDZIEŃ MISTRZOSTW POD ZNAKIEM NIEPOWODZEŃ

Po trudach trzech konkurencji, w środę, dnia 7 czerwca, złe warunki atmosferyczne pozwoliły uczestnikom VII Szybowcowych Mistrzostw Polski na odpoczynek i wycieczkę do Kurnika. Jeszcze przez dwa dni pogoda uziemiła pilotów i dopiero 10 czerwca niebo było łaskawsze dla szybowników. Meteorolodzy, jak dotąd pracujący „bez pudła" zapowiedzieli jednak, że koło godziny 14 przejdzie front chłodny. To zdecydowało o rodzaju rozgrywanej konkurencji, która odbyła się na trasie trójkąta 100 km Leszno—Gola—Wąsocz—Leszno (104 km). Płaskie i nieliczne początkowo chmury cumulus w miarę czasu coraz bardziej rozbudowywały się dając coraz lepsze wznoszenia. Toteż cała czołówka pilotów jakiś czas latała nad lotniskiem, wyczekując na dogodny moment do startu lotnego. Masowy ruch nad taśmą startową zaczął się po godzinie 12. Na trasie większość pilotów trzymała się razem i po dwóch godzinach na lotnisku w Lesznie rozpoczął się grupowy nalot zawodników.

Konkurencję tę ukończyło 44 szybowników. Zwycięzcą został Aleksander Pawlikiewicz z Wrocławia, który uzyskał prędkość 59,6 km/h. Drugie miejsce zajął pilot radziecki W. A. Czuwikow (ZSRR) — 58,6 km/h. Trzeci Jerzy Adamek — 57,6 km/h. 4. Jerzy Popiel — 57,2 km/h. 5. Marian Gorzelak — 57 km/h. 6. Gabor Kotras (Węgry) — 57,8 km/h. 7. Madejczyk — 56,7 km/h. 8. Mircea Finescu (Rumunia) — 56,3 km/h. 9. Tadeusz Dziuba — 56 km/h. 10. Ireneusz Kucharski — 55,9 km/h.

Punktacja po 4 konkurencjach już się nieco ustaliła. Liderem jest nadal Marian Gorzelak z Wrocławia, który ogółem zdobył 3 777 pkt. Drugie miejsce zajmuje Gabor Kotras (Węgry) — 3 430 pkt. 3. J. Pieczewski — 3 397 pkt. 4. J. Popiel — 3 353 pkt. 5. A. Kmiotek — 3 081 pkt. 6. T. Góra — 3 071 pkt. 7. M. Marchand (Francja) — 2 832 pkt. 8. B. Wodzyński — 2 795 pkt. 9. F.Kempka — 2 777 pkt. 10. A. Pawlikiewicz — 2 767 pkt. 12. R. Mestan (CSRS) — 2 619 pkt. 16. W. A. Czuwikow (ZSRR) — 2 545 pkt. 18. M. Finescu (Rumunia) — 2 491 pkt. 31. R. Vitelli (Włochy) — 1 817 pkt. 35. U. Elke (NRD) — 1 646 pkt.

Na uwagę zasługuje wysoka pozycja w tabeli przedstawicieli młodzieży — Andrzeja Kmiotka i Franciszka Kempki oraz dobre miejsca pilotów zagranicznych Węgra Kotrasa i Francuza Marchand'a.

Marian Gorzelak znajduje się w dobrej formie i uzyskał znaczną przewagę. Opinia kibiców typuje go na zwycięzcę mistrzostw. Do środy 14 czerwca deszcz i ławice chmur warstwowych uniemożliwiały wykonywanie lotów szybowcowych.

JERZY POMIANOWSKI

XXVI MISTRZOSTWA POLSKI MODELI LATAJĄCYCH

W dniach 7—11 czerwca pod Ciechanowem odbyły się XXVI Mistrzostwa Polski Modeli Latających. Tradycyjna ta impreza zgromadziła 188 zawodników z 30 aeroklubów. Mistrzami Polski na rok 1961 zostali: w kat. szybowców **Józef Benedykt**, w kat. gumówek **Władysław Niestoj**, w kat. silnikowych **Zygfryd Sulisz.**

Zespołowo zwyciężyła ekipa **Aeroklubu Warszawskiego** przed wrocławskim i podkarpackim.

Aktualny Mistrz Polski Władysław Niestoj — w środku, z lewej — wicemistrz Stanisław Żurad i Jerzy Kosiński.. Foto: P. Elsztein

KOSMICZNE KŁOPOTY KOMISJI SPORTOWEJ FAI

TADEUSZ REJNIAK
Korespondencja własna z Paryża

MIĘDZYNARODOWA Komisja Lotnictwa Sportowego (CASI) nie należała w ostatnich latach do najaktywniejszych komisji FAI. Odbywała swe posiedzenia raz do roku, zawsze bezpośrednio przed Konferencją Generalną FAI, a czas trwania jej obrad nie wykraczał na ogół poza jeden dzień. Ostatnie miesiące przyniosły w tym względzie radykalną zmianę. Już obrady komisji przed Konferencją Generalną w Barcelonie, w październiku ubiegłego roku, toczyły się przez trzy dni, a obecne jej posiedzenie, które odbyło się w Paryżu w dniach 29—30 maja br. po długich dwudniowych dyskusjach zakończone zostało postanowieniem... kontynuowania obrad za półtora miesiąca — 18 lipca br.

To gwałtowne ożywienie działalności Komisji Sportowej FAI wynika stąd, że stanęła ona wobec faktów, na które nie była jeszcze dostatecznie przygotowana. Zaledwie zaczęła w Barcelonie opracowywać wstępne ustalenia, które mają poszerzyć Kodeks Sportowy FAI o nowy dział — regulamin rekordów na pociskach rakietowych, a już znalazła się wobec konieczności rozpatrzenia i zatwierdzenia takich rekordów. Pierwszy w dziejach ludzkości lot człowieka w Kosmos stał się faktem dokonanym, zanim zdołano wypracować ostateczne ramki formuł sportowych tego epokowego osiągnięcia. Nic też dziwnego, że międzynarodowa organizacja, której przypadło w udziale nakreślenie tych ram, pomimo że lotnicza, ma poważne kłopoty z... dogonieniem życia, które uciekło przed nią z kosmiczną prędkością.

W paryskim posiedzeniu (29—30.5. br) Komisji Sportowej FAI wzięły udział delegacje Aeroklubów Narodowych następujących krajów: Belgii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Jugosławii, Polski, Szwajcarii, USA, Włoch, Wielkiej Brytanii i ZSRR. W całych obradach komisji uczestniczył też Prezydent Międzynarodowej Federacji Lotniczej p. Jacques Allez.

Porządek obrad obejmował dwa zasadnicze punkty: nowelizację i uzupełnienia niektórych postanowień Kodeksu Sportowego FAI w działach I i II oraz zatwierdzenie regulaminu rekordów ustanawianych na pociskach rakietowych z człowiekiem na pokładzie. O ile punkt pierwszy nie wywołał większych rozbieżności zdań i został stosunkowo szybko wyczerpany, o tyle drugi temat dał powód do przewlekłych dyskusji, które nie doprowadziły do merytorycznych konkluzji w głównym przedmiocie sprawy.

Rzecz w tym, że na posiedzeniu w Barcelonie Komisja Sportowa FAI powzięła pierwsze decyzje i postanowienia, dotyczące rekordów w lotach rakietowych, które w zasadzie miały moc obowiązującą. Jednocześnie jednak komisja ta doszła wtedy do wniosku, że sprawy wymagają bardziej precyzyjnych opracowań regulaminowych i w związku z tym zaproponowała utworzenie specjalnej Komisji Astronautycznej, jako podkomisję Międzynarodowej Komisji Sportowej FAI. W wyniku tej decyzji Komisja Astronautyczna opracowała nowy projekt regulaminu rekordów ustanawianych na pociskach rakietowych z człowiekiem na pokładzie, który w wielu sformułowaniach jest różny, żeby nie powiedzieć sprzeczny z określeniami i postanowieniami pierwszego regulaminu.

Z początkiem kwietnia Dyrektor Generalny FAI rozesłał nowy projekt regulaminu wszystkim Aeroklubom Narodowym do wiadomości. Zanim jednak projekt ten zdążył dotrzeć do klubów, dnia 12 kwietnia **major Jurij Gagarin** wykonał na pocisku rakietowym „Wostok" historyczny lot kosmiczny po orbicie okołoziemskiej. Centralny Aeroklub ZSRR zgłosił telegraficznie do FAI ustanowione przez pierwszego kosmonautę rekordy świata i zestawił ich dokumentację zgodnie z obowiązującymi postanowieniami Komisji Sportowej FAI z Barcelony. Tymczasem w blisko miesiąc później Amerykanin Shepard wykonał dnia 5 maja kosmiczny wzlot po torze balistycznym i uzyskane przez niego osiągnięcia Aeroklub Narodowy Stanów Zjednoczonych (NAA) zgłosił również do FAI, dokumentując ten wyczyn już według nowego projektu regulaminu.

Major Jurij Gagarin. Zdjęcie dokonane podczas jego wizyty w Centralnym Aeroklubie ZSRR.

Na posiedzeniu w Paryżu delegacje obu zainteresowanych Aeroklubów Narodowych ponowiły oficjalnie swe wnioski o rozpatrzenie i zatwierdzenie zgłoszonych rekordów. Komisja Sportowa FAI nie podjęła jednak merytorycznej dyskusji nad szczegółami wyczynów i ich udokumentowaniem. Problemem numer jeden, wokół którego toczyła się głównie dyskusja, była próba rozstrzygnięcia według jakiego regulaminu mają być w ogóle rozpatrywane złożone dokumentacje. Bo przecież najpierw trzeba zatwierdzić przepisy, a dopiero potem odpowiadające im wyczyny.

Tę i tak już dostatecznie zawiłą dla obiektywnej decyzji sytuację komplikuje dodatkowo fakt, że równocześnie Aerokluby ZSRR, USA i Hiszpanii złożyły obszerne memoriały proponujące dalszych szereg poprawek i uzupełnień w dotychczasowych regulaminach, przede wszystkim w zakresie metod obliczania wyników, klasyfikowania rodzajów osiągnięć i warunków wymaganych dla pobicia rekordów zatwierdzonych.

W niniejszej relacji celowo nie omawiam szczegółów przebiegu obrad, nie chcąc poruszać zagadnień, co do których komisja ma na razie dość mgliste i nie sprecyzowane stanowisko. Posiedzenie zakończone zostało sugestią, że dalsze rozważania powinny w zasadzie przyjąć jako główny punkt wyjścia barceloński regulamin rekordów na pociskach rakietowych, z tym jednak, że Komisja Astronautyczna podda go dokładnej analizie z uwzględnieniem propozycji złożonych przez ZSRR, USA i Hiszpanię. Do prac tej komisji postanowiono zaprosić wybitnych ekspertów zagadnień rakietowych i astronautycznych, bez udziału których powzięcie właściwych decyzji nie jest w ogóle możliwe.

Tak więc na określenie rodzajów rekordowych konkurencji i na zatwierdzenie uzyskanych wyników wypadnie poczekać co najmniej do 18 lipca br., bo w tym dniu ma się zebrać w Paryżu Komisja Astronautyczna. Osobiście mam jednak obawy, że i po tej dacie sprawa nie będzie jeszcze gotowa do jednoznacznych sformułowań w Kodeksie Sportowym i Biuletynie FAI i że figurować będzie chyba w porządkach obrad nie jednego jeszcze posiedzenia CASI.

Niezależnie od tego jak długo i z jakim skutkiem toczyć się będą dyskusje, fakt pozostaje faktem, że pierwsze w dziejach rekordy człowieka na pocisku rakietowym zostały ustanowione.. Miałem niecodzienną przyjemność mieć w rękach i wertować pliki oryginalnych dokumentów pierwszego lotu kosmicznego po orbicie okołoziemskiej majora Gagarina i lotu po torze balistycznym komandora - podporucznika Sheparda. Muszę przyznać, że robi to duże wrażenie, gdy czyta się „Podanie o zatwierdzenien rekordu", lub „Protokół próby ustanowienia rekordu" oraz szereg innych zaświadczeń i stwierdzeń wymaganych kodeksem dla każdej dyscypliny lotniczej, które jednak zamiast jak zazwyczaj o wyczynie szybowcowym, czy samolotowym traktują tym razem o locie człowieka w Kosmos. Obie dokumentacje zawierają oczywiście poza tym mnóstwo innych opisów i potwierdzeń, jakich na próżno by szukać w dotychczasowych archiwach biura FAI. Są też bogato ilustrowane licznymi wykresami i zdjęciami dokumentalnymi kosmonautów i ich pojazdów.

Szczególnie dokumentacja radziecka wykonana jest w bardzo ozdobnej i — powiedziałbym — uroczystej szacie zewnętrznej, na miarę niecodzienności samego wydarzenia, które opiewa. Wszystkie jej akty drukowane są złotymi literami i wykonane ornametacyjną techniką drukarską. Całość oprawna jest w grube skórzane okładki, na których tytuł wytłoczony jest również złotymi czcionkami.

Żałuję, że nie miałem okazji sfotografowania tego pod każdym względem niecodziennego zbioru dokumentów. Otrzymałem natomiast od delegacji radzieckiej zdjęcie człowieka, który dał powód do sporządzenia tych dokumentów. Zamieszczona wyżej fotografia majora Gagarina zrobiona jest podczas jego wizyty w Centralnym Aeroklubie ZSRR na lotnisku Tuszyno pod Moskwą.

W związku z wizytą w tym czasie prezydenta Stanów Zjednoczonych w Paryżu, delegacja Aeroklubu USA na obrady Komisji Sportowej była wyjątkowo liczna i obejmowała nawet członków zarządu NAA. Wykorzystałem tę okoliczność dla przeprowadzenia rozmów na temat szybowcowych mistrzostw świata w 1963 r. Okazuje się, że Amerykanie bynajmniej nie zrezygnowali ze zorganizowania tej imprezy na swoim terenie i można mieć nadzieję, że IX Szybowcowe Mistrzostwa Świata odbędą się jednak w rekordowych warunkach termiki Texasu.

Lotnisko paryskie Le Bourget — miejsce 24 Międzynarodowego Salonu Lotniczego.

Mała wioska, w której po raz pierwszy zobaczono z bliska „ptaka latającego". W tym przypadku śmigłowiec jest nie tylko „wielkim obiektem" zainteresowania miejscowej ludności, ale czynnikiem propagandowym lotnictwa.

POMOC Z NIEBA

DYŻURNI piloci sanitarni nie mają dłuższej przerwy w swej codziennej pracy w powietrzu. Śpieszą ludziom na ratunek. Ci z kolei wierzą, że pomoc z nieba nadejdzie, że lotnicy na pewno przylecą.

Gdzieś na trasie lotu do chorego człowieka, jakby zagubiony i samotny, zdąża samolot ze znakami Czerwonego Krzyża. Od tego, czy samolot możliwie szybko przyleci i przewiezie ciężko chorego — zależeć będzie najczęściej jego życie. Wypadków jest wiele.

Na terenie całej Polski wszystkie zespoły lotnictwa sanitarnego otrzymują wezwania do chorych. Każde jest pilne, każde wymaga natychmiastowego załatwienia. Bo jeśli wzywa się lotnika, to stan chorego musi być naprawdę ciężki. Pomoc z powietrza powinna być skuteczna. I tak jest w rzeczywistości.

Spośród bardzo wielu lotów wykonanych w miesiącu maju 1961 r. przez pilotów sanitarnych wybraliśmy kilka, które w jakiś sposób charakteryzują działalność naszego lotnictwa sanitarnego, jego społeczną przydatność, jego humanitarne przeznaczenia, bowiem jego samoloty zjawiają się tam, gdzie potrzebny jest ratunek. Służy ono bowiem każdemu bez wyjątku potrzebującemu obywatelowi:

- 7 maja — natychmiastowy transport chorego M. W. z Ostrołęki do Warszawy. Uraz czaszki.
- 9 maja — pil. Stanisław Jensen przewozi czternastoletniego chłopca z Mławy do Warszawy. Ciężkie uszkodzenie oka.
- 17 maja — przewóz jednodniowego pacjenta A. M. z Katowic do Warszawy z powodu wrodzonej niedrożności przełyku.
- 18 maja — transport ciężko poparzonej kobiety z Nowej Soli. Prała spódniczkę w benzynie w sąsiedztwie kuchenki elektrycznej.
- 19 maja — lot z Kętrzyna do Warszawy z chorą niewiastą. Podgrzewała na kuchni pastę do podłogi. W pewnym momencie nastąpił wybuch.
- 23 maja — przewóz chorego z Białej Podlaskiej. Stan: zmiażdżenie podudzia i uszkodzenie tętnicy podkolanowej. Pilot Stanisław Jensen i dr Walentyna Redas.
- 25 maja — pracownik tartaku w Ostrołęce uległ ciężkiemu wypadkowi. Przewoził pilot Stanisław Majerowski.
- 26 maja — w dziewięćdziesiąt minut od wezwania dostarczono krew (odpowiednią grupę) z Olsztyna i Lublina.

Czy w takim razie do każdego wypadku leci niezwłocznie samolot? Nie. Jedynie do nagłych wypadków wymagających specjalistycznego potraktowania, czyli do takich osób, którym odpowiednie zabiegi nie mogą być prawidłowo przeprowadzone w miejscowościach, gdzie się zdarzył wypadek. Stąd też większość wykonanych lotów sanitarnych dotyczyła transportu ciężko chorych z urazami kręgosłupa, guzami mózgu, rozległymi gipsami, przy których to przypadkach inny rodzaj przewozu jest bardzo niewskazany. Ponadto lotnicy sanitarni wykonali ostatnio szereg lotów z krwią, przewieźli wielu lekarzy specjalistów oraz przeprowadzili wzloty dla celów leczniczych.

LOTNICTWO sanitarne posiada obecnie 16 zespołów, rozmieszczonych na terenie całego kraju; każdy zespół dysponuje co najmniej dwoma samolotami. Kierownikiem terenowego zespołu jest starszy pilot, który dobiera sobie personel techniczny i jest odpowiedzialny za sprawność swojej placówki.

Loty wykonywane są w zasadzie od świtu do zmroku — w szczególnie pilnych przypadkach przeprowadzane są także loty nocne. Zadania, dla których powołano do życia lotnictwo sanitarne, stawiają bardzo wysokie wymagania personelowi zatrudnionemu w zespołach.

Kandydaci na pilotów sanitarnych selekcjonowani są starannie przez Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego, przy czym pod uwagę bierze się nie tylko kwalifikacje zawodowe, ale również poziom etyczny i intelektualny. Postawienie wysokich wymagań jest konieczne, gdyż specjalnie w tym rodzaju lotnictwa, poza kwalifikacjami fachowymi, wartości moralne i charakterologiczne personelu latającego decydują o wartości służby.

Jako zasadę przyjęto, że kandydat na pilota sanitarnego winien mieć przebytych w powietrzu minimum 1 000 godzin. Wysokie wymagania postawiono również personelowi technicznemu, odpowiedzialnemu za obsługę i stałą gotowość samolotu do wykonywania zadań.

Z KOŃCEM ubiegłego roku na Międzynarodowej Konferencji poświęconej zagadnieniom ratownictwa tematem jednego dnia obrad były problemy lotniczego transportu chorych i rannych. Przedstawiciele różnych krajów zgodnie stwierdzili wielkie zalety wynikające z użytkowania samolotów i śmigłowców w służbie zdrowia. Przedstawicielem Polski na tej konferencji był dyrektor Tadeusz Więckowski, inicjator utworzenia i organizator lotnictwa sanitarnego w naszym kraju po wojnie. Przedstawił on w ciekawym referacie stan i osiągnięcia tego lotnictwa w PRL.

Z materiałów przedstawionych na konferencji można było wywnioskować, że kraj nasz w tym względzie należy do krajów przodujących.

Przy tej okazji warto podkreślić, że dyr. Tadeusz Więckowski jest wielkim rzecznikiem zastosowania śmigłowców w lotnictwie sanitarnym.

W 1958 roku Ministerstwo Zdrowia zakupiło pierwszy śmigłowiec dla lotnictwa sanitarnego. Śmigłowiec jest idealnym środkiem transportu sanitarnego. W tym przypadku pacjenci są dostarczani wprost do izby przyjęć (śmigłowiec ląduje przed szpitalem) z pominięciem korzystania z usług karetki samochodowej, a więc unika się transportu (tym razem naziemnego) z lotniska do szpitala.

Tak więc transport śmigłowcowy w zadaniach sanitarnych jest w większości przypadków nie do zastąpienia innymi środkami trakcyjnymi. Eliminuje on konieczność przeładowywania chorego z karetki do samolotu i z samolotu do karetki. W ten sposób znakomicie skraca czas transportu, co jest zasadniczym osiągnięciem w tym zakresie.

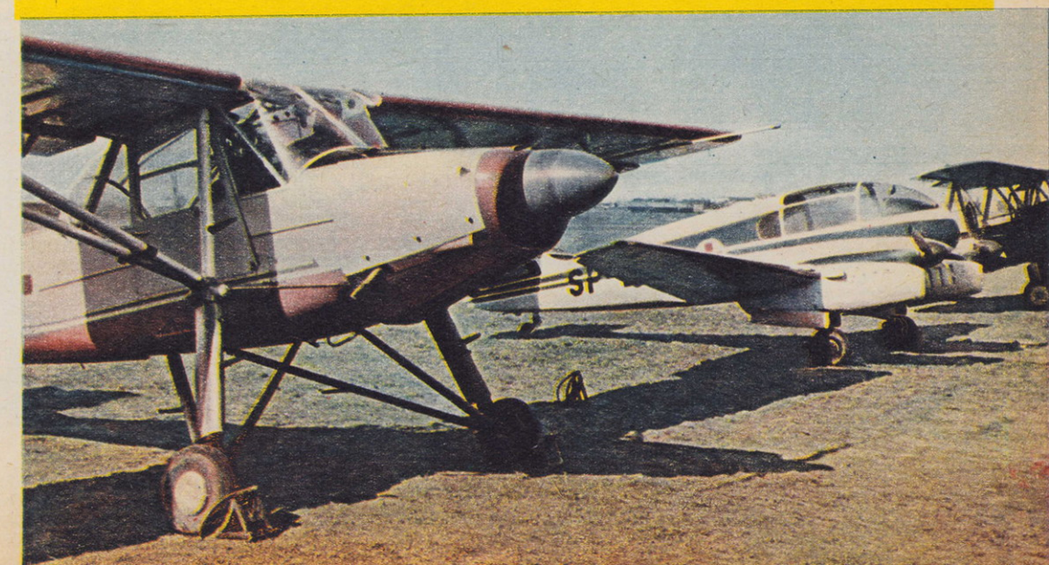
Do tej pory powstały lądowiska dla śmigłowców sanitarnych przy szpitalach w Rybniku i Piekarach Śląskich. Czynna od 15 maja br. podstacja lotnictwa sanitarnego dla śmigłowców w Sanoku wykonała już 17 transportów ciężko chorych.

Z powyższego można wysnuć generalną i niezwłoczną potrzebę uruchomienia przez nasz przemysł produkcji lekkich śmigłowców, które zaspokoiłyby pilne zapotrzebowanie służby zdrowia w tej dziedzinie.

Czynimy głęboki ukłon w stronę zakładów przemysłu lotniczego i... czekamy.

TADEUSZ MALINOWSKI

Wyżej z lewej: Dyrektor Tadeusz Więckowski, inicjator i organizator lotnictwa sanitarnego w naszym kraju po wojnie. Z prawej: Pilot sanitarny Jerzy Piotrowski leci wraz z lekarzem do ciężko chorego, aby przewieźć go do szpitala. Niżej: Oprócz śmigłowców lotnicy sanitarni latają do chorych samolotami jedno- i dwusilnikowymi. Od lewej: „Brigadyr", „Aero" i „S-13".
Foto: A. A. MROCZEK



POWIETRZNY GIGANT...

NA linie lotnicze Związku Radzieckiego wszedł do służby jeszcze jeden olbrzym powietrzny — czterosilnikowy, turbośmigłowy Tu-114. Rozpoczął on rejsy bez lądowania na trasie Moskwa — Chabarowsk. W pierwszy rejs wystartował dnia 24 kwietnia br. o godz. 18.05 z portu we Wnukowie i o godzinie 2.25 w nocy wylądował na lotnisku chabarowskim. Odległość 8,5 tysiąca kilometrów Tu-114 przebył dziewiętnaście razy szybciej niż pociąg.

...Tu-114 spokojnie leci nad uśpioną ziemią. Na jego potężnych skrzydłach miarowo błyskają migacze — specjalne światła pozwalające nocą widzieć maszynę z ziemi.

Zgodnie z przepisami — wejście do kabiny załogi jest dla pasażerów wzbronione, jednakże tym razem uczyniono dla dziennikarza wyjątek. Jest to królestwo najbardziej dla laika skomplikowanych przyrządów, stanowiących ostatnie słowo w dziedzinie nawigacji powietrznej, radiotechniki i oprzyrządowania. Sprawnie, w milczeniu pracuje załoga, w skład której wchodzą znani lotnicy komunikacyjni P. Sołdatow i H. Chowrebow.

Po przejściu niewielkiego korytarzyka wchodzi się do pierwszego przedziału pasażerskiego. W miękkich fotelach siedzi wygodnie czterdziestu dwóch pasażerów. W tylko tym jednym przedziale mieści się więcej osób niż, na przykład, w całym samolocie Ił-14. Następny przedział obliczony jest na 54 pasażerów. Ogółem Tu-114 zabiera 170 pasażerów. Nie mówiąc już o wielkiej oszczędności czasu, jeden samolot Tu-114 mieści niemal tyle osób, ile pięć sypialnych wagonów kolejowych.

Oto przedział restauracyjny. Pasażerowie siedzą przy wygodnych stolikach, jeden naprzeciw drugiego. Przy każdym stoliku 6 osób. Szybko nawiązują się znajomości; jedni przeglądają najnowsze czasopisma, inni znów grają z zapamiętaniem w szachy.

Przechodzimy do bufetu. Ma on dwa piętra. Na dolne prowadzą wąskie schodki — drabinka. Parę kroków — i już jesteśmy w kuchni, podziwiając jej nowoczesne wyposażenie. Tutaj przyrządza się i podgrzewa śniadania i kolacje. Potrawy dostarczane są na górę przy pomocy dwóch wind. Teraz wystarczy tylko roznieść je i podać pasażerom, co czynią uprzejmie stewardessy.

Przedział sypialny składa się z czterech pomieszczeń. W ciągu dnia każde z nich mieści wygodnie sześć osób. Na noc można opuszczać do spania dalsze dodatkowe miejsca.

Pasażerami samolotu, lecącego w pierwszy daleki rejs bez lądowania, są inżynierowie i geolodzy, lekarze, kierownicy przedsiębiorstw handlowych, rybacy, technicy i urzędnicy, ludzie, którzy chcą szybko — w sprawach urzędowych lub prywatnych — znaleźć się na Dalekim Wschodzie.

W. NAKARIAKOW

Tu-114

...I TEN KTÓRY „NAUCZYŁ GO LATAĆ"

SILNIK odmówił nagle posłuszeństwa. Odrzutowiec z ogromną prędkością zbliżał się ku ziemi, która rosła w oczach. Na dole szeroka płaszczyzna lotniska, zapełnionego samolotami. Już za późno, aby podejść na betonową drogę do lądowania...

— Skakać? A samolot?! Lądować... Za wszelką cenę... W poprzek startu, na ziemię...

Posadził maszynę... Ale to jeszcze nie wszystko... Gdyby tak mieć przed sobą gładki pas betonki! Można by było wówczas wytracić prędkość na dobiegu... A tu przed pilotem zabudowania lotniskowe...

Ludzie na lotnisku zamarli. Odwrócił oczy oblatywacz, dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego Amethan Sułtan, aby nie widzieć śmierci przyjaciela.

— Przepadł Aleksy...

Lecz Jakimow błyskawicznie, szaleńczym unikiem minął budynki i skierował rozpędzoną maszynę na wielką górę budowlanego piasku. Samolot werżnął się weń, ugrzązł i stanął „na mordę"... Już biegną ludzie.

Ano, udało się. Na sekundę powróciły w pamięci dopiero co przeżyte momenty: przybliżająca się nieubłaganie, straszna płaszczyzna ziemi, martwa cisza — milczą silniki i — nagle decyzja. Czyż można to tak łatwo, gładko opowiedzieć?

Pilot uśmiechnął się leciutko: po prostu trzeba było, to wszystko.

Tylko później najbliższym kolegom przyznał się: tak bałem się rozbić prototyp, że zupełnie zapomniałem o sobie.

Około dziesięciu tysięcy lotów na wielu typach maszyn wykonał w ciągu swej lotniczej pracy pilot doświadczalny Aleksy Jakimow. Zdarzały się wśród nich i tak ryzykowne, jak ten. Dał przepustkę w niebo dziesiątkom nowych samolotów, „nauczył latać" — jak to się żartobliwie mówi. Jego ostatnim dzieckiem jest właśnie olbrzymi Tu-114.

Jakimow dobrze pamięta swe pierwsze z nim spotkanie. Z kabiny załogi — na ziemię patrzy się jak z okna drugiego piętra mieszkalnego domu. Skrzydła — rozpiętością przewyższają szerokość rzeki Moskwy. Cztery potężne silniki z olbrzymimi, polakierowanymi na czarno śmigłami... Trzydzieści dwie łopaty! A każda na wysokość człowieka. W kabinach załogi — ogromna ilość przyrządów... Potężna maszyna, o mocy silników równej 60 tysiącom koni mechanicznych i prędkości 950 kilometrów na godzinę!

Miałem możność wzięcia udziału w jednym z lotów próbnych na Tu-114. Przed wzlotem polecono mi włożyć na siebie spadochron.

— To lot doświadczalny. Umiecie skakać?

Obok przechodził akurat Jakimow. Uśmiechnął się, patrząc na mnie i powiedział:

— Nie będzie okazji do skakania.

Wierzył w tę maszynę zadziwiająco silnie. I nie zawiódł się na niej. Sam wypróbował ją na dalekich trasach, bez międzylądowań. Moskwa — Praga, Moskwa — Paryż, Moskwa — Pekin. Potem cała seria lotów z Moskwy do Ameryki i z powrotem. Kurczyły się kilometry, kurczył się czas, malały odległości. Było tak, że podprowadził ją do lądowania na lotnisko w Pekinie wprost z chmur zalegających na pułapie 70 metrów nad ziemią. Nad nowojorskim lotniskiem Idlewild wyszedł z chmur na 30 metrach.

Na każdy daleki lot zabierał Jakimow „uczniów". Byli to piloci doświadczalni, sami mający na swym koncie po milionie i więcej kilometrów. Tacy się uczyli u niego! Jakimow rozumiał konieczność przeszkolenia na powietrznym gigancie wielu załóg i pomału przygotowywał je do obsługi olbrzyma. Był nauczycielem znanych pilotów — Konstantego Sapiełkina, Aleksandra Witkowskiego, Mikołaja Szapkina. Również uczeń Jakimowa — Chariton Chowrebow — pilotował Tu-114 w pierwszym locie bez lądowania z Moskwy do Chabarowska.

Jutro znów nowy pilot poprowadzi Tu-114 na innych, dalekich trasach Związku Radzieckiego i dalej, za granicę.

B. NIKITIN

Aleksy Jakimow

Zakupiony przez społeczeństwo elbląskie szybowiec „Mucha-100-A".

„DAR ELBLĄGA" — OD SPOŁECZEŃSTWA

ELBLĄG — miasto młodzieży, budowy turbin, i wielkiej przyszłości. Odbudowany z poważnych zniszczeń wojennych, dzięki entuzjastycznej i ofiarnej pracy mieszkańców. Dziś liczy 80 tysięcy ludności i staje się „Nową Hutą" — Wybrzeża". Obok dynamicznie rozwijającego się przemysłu następuje szybki rozwój życia kulturalnego i sportowego miasta. Nie zabrakło także entuzjastów pięknego sportu szybowcowego.

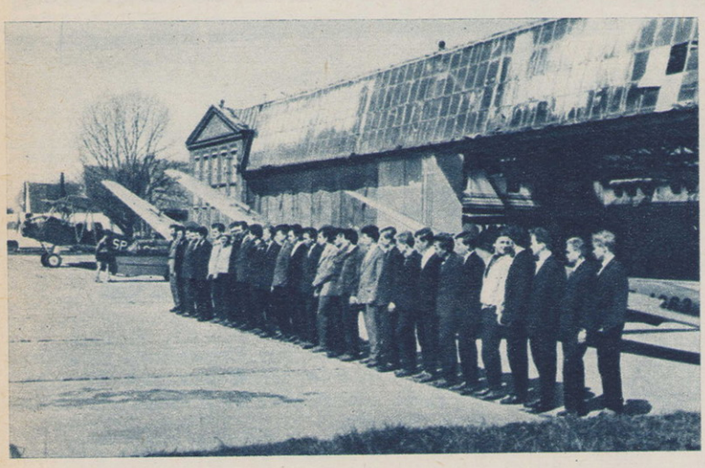
Już wiosną na niebie nad miastem pojawiają się szybowce Aeroklubu Elbląskiego. Miejscowi piloci odbywają codzienne loty treningowe. Do szkolenia jest bowiem chętnych wielu kandydatów. Chociaż zaledwie cztery lata temu garstka fanatyków lotnictwa sportowego rozpoczęła swe pierwsze loty, dziś osiągnięcia aeroklubu są już dość duże.

Elbląg posiadający doskonałe warunki do uprawiania sportu lotniczego w postaci lotniska, hangaru i dobrych warunków termicznych, może stać się dość poważnym ośrodkiem sportu lotniczego. Powstała z kilkunastu osób filia Aeroklubu Gdańskiego zamieniła się ostatnio w Aeroklub Elbląski. Dziś liczy on ponad 60 członków rzeczywistych oraz sporą ilość członków wspierających. Niestety piloci elbląscy dysponują małą ilością sprzętu. Mają do dyspozycji tylko jedną „Muchę 100A" oraz jedną „Czaplę". Chętnych do latania na szybowcach jest aż... 50 (w tym 5 pilotów samolotowych).

Wyniki kilkuletniej pracy elbląskich działaczy sportu lotniczego są naprawdę imponujące. Bez rozgłosu, pełni oddania sprawie, której poświęcają bez reszty swój wolny czas po pracy, tworzą oni doskonałe podwaliny pod wzorowy ośrodek sportu wyczynowego. Sprzyja temu szczególnie ciepły stosunek elbląskiego społeczeństwa, które czynnie popiera sport szybowcowy. Ze składek i funduszu społecznego mieszkańców miasta zakupiono między innymi pierwszy szybowiec wyczynowy „Muchę 100-A" nadając mu nazwę „Dar Elbląga". Corocznie w „Dni lotnictwa", na urządzanych przez aeroklub pokazach, gromadzą się na lotnisku olbrzymie tłumy mieszkańców miasta.

Nic więc dziwnego, że młodych entuzjastów szybownictwa nie braknie. Na organizowane kursy zgłasza się coraz więcej młodzieży. Sprawa wyszkolenia jej nasuwa już poważne trudności, które jednak stopniowo są likwidowane przy usamodzielnieniu się aeroklubu. Dotychczasowa praca i osiągnięcia Aeroklubu Elbląskiego, w pełni bowiem uzasadniają otrzymaną samodzielność.

EDWARD PRZYBYLSKI



Grupa pilotów elbląskich przed hangarem Foto: Edward Przybylski

Kronika KLUBU SENIORÓW APRL

„WESOŁA CZWÓRKA" WŚRÓD SENIORÓW LOTNICTWA

NA zamieszczony w „7 Dniach" apel Sekcji Literackiej Klubu Seniorów Lotnictwa do lotników polskich za granicą z propozycją nadsyłania materiałów do Księgi Pamiątkowej o zasłużonych pionierach lotnictwa — bawiący w Polsce zespół śpiewaczy czterech polskich lotników w USA... przybył w dniu 18 maja br. w odwiedziny na zebranie w APRL. Wzruszające było to spotkanie, gdy nasi mili goście rozpoznali wśród seniorów własnych wychowawców-instruktorów, których po zawierusze wojennej nie spodziewali się zastać przy życiu. W przemówieniach nagranych na taśmie koledzy zza oceanu nie taili swej radości z ogromnych osiągnięć rozbudowującego się kraju. Krzyżowały się też pytania o wspólnych towarzyszy walk powietrznych, z których część poległa w walce z wrogiem hitlerowskim, część wróciła do kraju, reszta natomiast została rozrzucona po świecie.

Kierownik zespołu „Wesołej czwórki" Jan Wojewódka, lotnik polski, stał się ambasadorem polskiej kultury na ziemi amerykańskiej. Gorący patriota, wysoce umuzykalniony, w ciągu 15 lat istnienia „Wesołej Czwórki" w setkach tysięcy występów artystycznych z bogatym, osiem razy zmienianym programem — stał się symbolem więzi Polonii Amerykańskiej z własnym krajem. Jego bezinteresowności, umiłowaniu i szerzeniu kultury polskiej za granicą zawdzięczamy sprowadzenie do Kanady i USA zespołu artystycznego „Wagabunda" w 1958 r., potem artystów z Warszawy — Bogdana Paprockiego i Marii Foltyn, występującej w roli Halki (której to opery Jan Wojewódka był dyrygentem), potem Wiecha z Reną Rolską. Dzięki niespożytej energii dyrygenta „Wesoła Czwórka" polskich lotników: Aleksander Świtaj, Edward Zieniewicz i Michał Przemyski — dowcipnymi skeczami, humorystycznym monologiem, sentymentalnymi, to znowu na wesołą nutę śpiewanymi pieśniami ludowymi, bądź beztroskimi żołnierskimi — walczy o polskość na obczyźnie, rozbudza wśród Polonii tęsknotę za krajem ojczystym, oddając jej prócz swego talentu utajoną w czarze pieśni miłość do ojczyzny i własne serce. Tym się też zapewne tłumaczy ogromna popularność „Wesołej Czwórki" na obydwu półkulach.

Nas w kraju interesuje, w jakich warunkach nasi koledzy lotnicy zorganizowali swój doskonały zespół śpiewaczy.

W niezwykłych. Otóż „Wesoła Czwórka" narodziła się w ZSRR. Po przybyciu do Anglii otrzymała zaproszenie na 3-miesięczną turę po wszystkich oddziałach wojskowych, szpitalach i ośrodkach polskich inwalidów. Zespół lotników daje tam ponad sto występów, a zebrany fundusz 600 funtów przeznacza na pomoc będącym w biedzie rodakom. Prawo wojny kieruje jednak lotników do poszczególnych jednostek i praca artystyczna zespołu zamiera.

Ale utalentowany jego twórca nie może zapomnieć wywoływanego serdecznego nastroju, łez wzruszenia wśród wdzięcznych słuchaczy — szuka, dostraja głosy i z nową „Czwórką lotników" udaje mu się wyjechać do Kanady, by od 1943 roku z powodzeniem występować w Toronto, Montreal, Hamilton, Kitchener, St. Catherines, Welland. Entuzjastyczne przyjęcie „Wesołej Czwórki" przez Polonię Kanadyjską zainteresowało Polaków ze Stanów Zjednoczonych. Wkrótce kierownik Wojewódka otrzymuje zaproszenie. Ogromne powodzenie towarzyszy „Wesołej Czwórce" w Nowym Jorku, Newark, Jersey City, Buffalo, Bostonie. Zachwycona patriotycznymi pieśniami polskich lotników Polonia Amerykańska nie szczędzi grosza, przeznaczonego przez zespół śpiewaczy w całości na pomoc dla Polaków w obozach. Poza serdeczną wdzięcznością Polonii Amerykańskiej czwórka lotników szczerze ucieszyła się jej prezentem — akordeonem, towarzyszącym im w dalszych występach.

Wojna jednak trwa i lotnicy „Wesołej Czwórki" wyjeżdżają do Anglii na zadania bojowe. Jasio Wojewódka, przydzielony do „Lotniczej Czołówki Teatralnej", żegna się ze Świtajem i Zaniewiczem odkomenderowanymi do Dywizjonu 300, jednak czyni usilne starania, w wyniku czego w tymże Dywizjonie w Taldingworth odnaleziona czwórka zapamiętale ćwiczy, występując z nowymi przebojowymi skeczami i pieśniami.

Z zakończeniem wojny dzielna czwórka poświęcając bezinteresownie wolny czas dla wielkiej sprawy naszej Ojczyzny — tam, gdzie występuje, dla tysięcznych słuchaczy polonijnych stanowi żywy kawałek wyśnionej Polski.

Przed powrotem czwórki do USA — Klub Seniorów Lotnictwa otrzymał z rąk jej kierownika zadedykowane mu dwie płyty z nagranymi pieśniami, które wzbudzają takie wzruszenie wśród Polonii. Toteż czwórce kolegów-lotników towarzyszyć będą nasze braterskie uczucia dla jej pożytecznej działalności kulturalnej za oceanem, szczere uznanie i lotnicze pozdrowienia.

MARIA WARDASÓWNA

„Wesoła Czwórka" na spotkaniu z seniorami lotnictwa. Foto: St. Jaśko

LOTNICTWO + ZAGRANICA

TRANSPORT I KOMUNIKACJA LOTNICZA

NRD. Linie lotnicze „Deutsche Lufthansa" zawarły porozumienie o wzajemnej wymianie usług z włoskimi liniami lotniczymi „Alitalia" i kubańskimi Compania Cubana de Aviacion. Tym samym „Deutsche Lufthansa" utrzymuje obecnie stosunki z 39 zagranicznymi liniami lotniczymi.

MILITARIA

USA. 700 milionów dolarów straciło amerykańskie ministerstwo obrony — stwierdził senator Symington, wskazując m. in. jako przykład marnotrawstwa zamówienie dla potrzeb lotnictwa marynarki 549 myśliwców Chance Vought F7U-3 „Cutlass", chociaż już pierwsze maszyny tego typu wykazały się poważnymi mankamentami. Dopiero po wyprodukowaniu 304 tych samolotów, spośród których 34 uległy katastrofom, wstrzymano produkcję. Zbudowane już F7U-3 kosztowały 417 milionów dolarów. Również błędem było zakupienie 149 (zamówienie opiewało na więcej, bo 389) odrzutowców treningowych T2V za ogólną sumę 149 milionów dolarów, choć samoloty te nie odpowiadały założonym warunkom.

● Amerykański rakietowy samolot doświadczalny X-15 ustanowił nowy rekord prędkości, osiągając 5395 km/h. Poprzedni rekord wynosił 4920 km/h. X-15 wzniesiony został przez bombowiec B-52 na wysokość 13 500 m, po czym odczepiwszy się spod skrzydła bombowca wzniósł się samodzielnie na wysokość 33 000 m. Pilot znajdował się w ciągu minuty w stanie nieważkości. Lot trwał 13 minut.

SZYBOWNICTWO

Francja. Trzej szybownicy francuscy, Charnier, Roger i Nowicki, wypełnili warunki do złotej odznaki z trzema diamentami.

Szwajcaria. Szybowcowa kadra narodowa Szwajcarii na rok 1961/62 składa się z następujących pilotów: Kurt Baumgartner, Rene Comte, Rudolf Hächler, Hans Nietlispach, Manfred Pelzer, Markus Leander Ritzi i Rudolf Seiler.

Włochy. Szybowcowe mistrzostwa Włoch odbędą się w dniach od 1 do 13 sierpnia br. (Jak już podawaliśmy, wezmą w nich udział polskie szybowniczki Majewska i Paszycowa).

Anglia. Rekord Anglii wysokości absolutnej ustanowili G. A. Bacon i A. Eldridge na szybowcu Slingsby „Eagle", osiągając 6130 m.

CSRS. Następujący piloci czechosłowaccy wypełnili warunki do złotej odznaki szybowcowej: 80 — Ludvik Vlasak, 81 — Frantisek Filipek, 82 — Vladimir Frynta, 83 — Jan Straka, 84 — Vera Slechtova, 85 — Vladimir Krulis, 86 — Ludwik Stojeba.

● W dniu 15 kwietnia br. mistrz sportu Vladislav Zejda wykonał na szybowcu L-21 „Spartak" przelot docelowy 100 km (Brno — Medlanky — Zamberk) ze średnią prędkością 131 km/h. Wynikiem tym Zejda przewyższył swój dotychczasowy rekord — 124,405 km/h, którego posiadaczem był od r. 1960 (na trasie Vrchlabi — Roudnice).

SPORT SAMOLOTOWY I TURYSTYKA

NRF. Dwuosobowy samolot sportowy wylądował przymusowo na autostradzie w pobliżu Norymbergi.

Austria. Aeroklub Austrii obchodził uroczyście 60-lecie swego istnienia.

Służba transportowa oddziałów Organizacji Narodów Zjednoczonych otrzymała nowe samoloty produkcji kanadyjskiej DHC-4 „Caribou". Na zdjęciu: samolot „Caribou" w barwach ONZ w locie patrolowym nad pustynią.

Anglia. W dwa czechosłowackie silniki Walter-Minor będzie wyposażony — będący w budowie — angielski samolot sportowy „Halcyon". Samolot ten, o rozpiętości 9,55 m i długości 7,16 m, ma dysponować prędkością 240 km/h, zaś cena jego ma nie przekroczyć 5 000 funtów. Jeśli maszyna przejdzie pomyślnie próby w powietrzu, warsztaty aeroklubu w Eastleigh zbudują 12 samolotów tego typu.

Francja. Na terenie Francji znajduje się ponad 500 prywatnych samolotów sportowych. Jak wynika ze statystyki, 131 samolotów to Jodel D-112, 99 — Jodel D-92, 29 — Druine D-31, 26 — Jodel D-119, 19 — RA-14, 15 — Piel CP-30. Należy przyjąć poza tym, że jest również 8 różnych typów maszyn w ilości po 4—7 egzemplarzy, 7 typów w ilości po 3 egzemplarze i 9 typów w ilości po 2 egzemplarze. Godne uwagi jest to, iż ponad 100 typów samolotów zbudowano tylko po 1 egzemplarzu, jako prototypy. Przytłaczającą część samolotów sportowych we Francji stanowią maszyny konstrukcji francuskiej.

SPORT ŚMIGŁOWCOWY

ZSRR. FAI zatwierdziła śmigłowcowy rekord międzynarodowy uzyskany przez pilota radzieckiego Fiodora Bieluszkina na śmigłowcu Mi-1: odległość w linii prostej 1224,337 km. (Rekord ustanowiony został 21.IX.1960 r.).

USA. FAI zatwierdziła trzy śmigłowcowe rekordy międzynarodowe uzyskane przez pilotów amerykańskich: czas lotu na wysokość 3 000 m — pilot Garrison J. Boyle — na śmigłowcu Bell HU-1 „Iroquis" — 3 minuty i 29,1 sek., czas lotu na wysokość 6 000 m — ten sam pilot i śmigłowiec — 8 minut i 7,1 sek. (obydwa rekordy ustanowione zostały 19.VII.1960 r.) oraz prędkość na trasie 3 km — pilot Uifford Turvey — na śmigłowcu Bell HU-1 „Iroquis" — 254,337 km/h (rekord ustanowiony 22.VII.1960 r.).

Z HISTORII POLSKIEJ TECHNIKI RAKIETOWEJ

KOSMOS I WIŚLANE BRZEGI

GDZIE Rzym, gdzie Krym, a gdzie babińskie karczmy" — głosiło staropolskie powiedzenie. Gdzie Nowy Zjazd, a gdzie kosmiczna przestrzeń — można by powiedzieć z kolei. A przecież istnieje pewna łączność pomiędzy tymi pojęciami.

Elementem owej łączności jest postać... twórcy Nowego Zjazdu, inżyniera wojskowego Feliksa Pancera. Ten doskonały mierniczy, kartograf, konstruktor, wykładowca mechaniki w wojskowej szkole inżynieryjnej za czasów Królestwa Polskiego — w kilka lat po upadku powstania listopadowego wykonał na zlecenie władz projekt pierwszego mostu metalowego przez Wisłę w Warszawie. I jako miejsce dlań obrał właśnie miejsce późniejszego mostu Kierbedzia. Zaprojektował również — ze względu na ostry spadek gruntu na skarpie wiślanej — wiadukt, którym można wygodnie zjechać do mostu.

Z właściwą owym czasom logiką mostu postanowiono nie budować, wybudowano natomiast wedle projektów Pancera wiadukt, który nieco przebudowany w okresie budowy trasy W—Z pozostał do naszych czasów w Warszawie. Wiadukt ten ułatwiał zjazd do mostu pontonowego, budowanego corocznie na okres letni u wylotu ulicy Karowej.

Dobrze, to o Nowym Zjeździe. A Kosmos? Cierpliwości, musimy jeszcze przypomnieć czytelnikowi, że nie kto inny właśnie jak Pancer zaprojektował ujęcie wody z Wisły spod dna rzeki w specjalnej studni. W latach pięćdziesiątych ubiegłego stulecia projekt ten odrzucono. Obecnie wedle podobnego projektu buduje się ujęcie w Warszawie na wysokości Siekierek, przy czym ową studnię, ze względu na długi czas budowy, warszawiacy nazwali „beczką śmiechu".

A teraz już wprost do kosmosu. Okazuje się, że ten świetny inżynier miał również ciągotki kosmiczne. I nie zabawiał się tymi sprawami bezkrytycznie. Wręcz odwrotnie, podchodził do nich zupełnie naukowo.

Nie znajdziemy śladów tego w drukowanym dorobku Pancera. Z tych pozostała tylko „Wiadomość o nowym rodzaju mostów żelaznych na wielką otwartość — z zastosowaniem do rzeki Wisły pod Warszawą". Pozostały również rozprawy „Nowa teoria wiatraków" oraz krytyka projektu budowy tunelu pod Wisłą, projektu złożonego przez Adama Idźkowskiego.

Natomiast w rękopisie zachowała się niedokończona praca, praca o rewelacyjnym charakterze. Była to rozprawa ściśle już astronautyczna, rozprawa, którą dzisiaj nazwalibyśmy pracą na temat „prędkości ucieczki", czy „pierwszej prędkości kosmicznej". Praca ta nosi tytuł: „O prędkości rzutu ciała, które by na ziemię wrócić nie mogło".

Cóż, nie było komu i kiedy myśleć o gwiazdach i planetach, gdy Pancer pisał swą rozprawę. Ale dzisiaj warto dokładnie przejrzeć dorobek rękopiśmienny tego świetnego inżyniera, obdarzonego jak widać dużą fantazją. Bowiem wydaje się, że on to właśnie może być uznany za pioniera zainteresowań kosmonautycznych.

JAN DĄBROWSKI

KRONIKA ASTRONAUTYCZNA

● Dwanaście kobiet w wieku od 23 do 38 lat posiadających licencje pilotów, zostało wybranych przez uczonych amerykańskich do badań, zbliżonych do tych jakie przechodziło siedmiu kandydatów na astronautów, a wśród nich i Alan Shepard. NASA podaje, że kobiety te będą przede wszystkim przechodziły badania na Ziemi i w chwili obecnej nie przewiduje się ich wykorzystania jako pilotów statków kosmicznych. Poza tym w USA szkoli się w laboratoriach wojskowych i cywilnych wiele osób wybranych przez firmy i stowarzyszenia prywatne zajmujące się badaniami kosmicznymi. Szkolenia te odbywają się pod auspicjami fundacji Lovelace.

● Towarzystwo Astronomiczne Chile przeprowadziło ostatnio liczne próby z małymi rakietami doświadczalnymi o długości 80 cm. W przygotowaniu znajduje się większa rakieta badawcza.

● „Selenit" taką nazwę nosi pierwsza rakieta doświadczalna, którą Jugosłowiańskie Towarzystwo Astronautyczne w Belgradzie zamierza wystrzelić jeszcze w tym roku. Jest to rakieta dwustopniowa, której jeden stopień jest napędzany przez paliwo ciekłe, drugi — stałe. Prace nad tą rakietą trwały dwa lata. Przewidywany pułap — 100 km. Niezależnie od tego, Jugosławia zamierza stosować do badań górnych warstw atmosfery rakiety pomiarowe „Kappa-6" zakupione w Japonii.

● W Argentynie wystrzelono pierwszą rakietę doświadczalną „Centaure", która uzyskała wysokość 25 km. Głowica zawierająca aparaturę pomiarową wylądowała w odległości 5 km od miejsca startu.

ZDERZENIA SAMOLOTÓW

Inż. ROMAN ZABIEŁŁO

Dla lepszego zauważenia samolotu w nocy wprowadzone są już od dłuższego czasu migające światła pozycyjne. Jest to korzystne, gdyż oko czułe jest na zmiany zachodzące w otoczeniu, a poza tym migające światło łatwo odróżnić od gwiazdy lub światła na ziemi. W ostatnich latach zaczynają być stosowane również lampy błyskowe o bardzo dużej sile światła, widoczne z dużej odległości również w dzień. Instalacja taka nie pobiera dużej mocy (rzędu 100—300 W), a koszt jej zainstalowania jest mniejszy od malowania samolotu farbami fluoryzującymi.

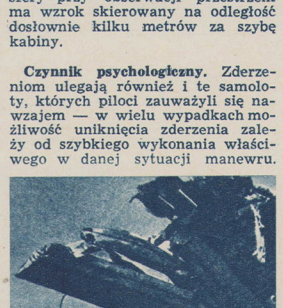
Poważny wpływ na jakość kontrolowania przestrzeni ma duże zaabsorbowanie pilota zespołem przyrządów w nowoczesnych samolotach, a także organizacja pracy w załodze wieloosobowej. Bardzo charakterystyczny jest tutaj obowiązujący w USA zakaz prowadzenia rozmów między członkami załogi przy zbliżaniu się do portów lotniczych. Wprowadzenie racjonalnego treningu w obserwacji i wyrobienie nawyków stałej kontroli przestrzeni zwiększa szanse wczesnego wykrycia zagrożenia.

Dużą pomocą w ogarnięciu sytuacji w przestrzeni powietrznej, zwłaszcza bezpośrednio po wyjściu z chmur, mogą być wypróbowane ostatnio nowe systemy przyrządów ślepego pilotażu tzw. „przyrządy na wysokości oka". Jest to rodzaj projekcji smug świetlnych na przednią szybę kabiny, dających pewien obraz sztucznego horyzontu i wskaźnika kursu be zkonieczności przenoszenia wzroku na przyrządy.

Bardzo duży wpływ na wczesne zauważenie drugiego samolotu ma ostrzeżenie pilota o niebezpieczeństwie. Stwierdzono, że w tych samych warunkach pilot, którego zawiadomiono o kierunku zbliżania się drugiego samolotu, może go dostrzec z odległości 17 km przy zbliżaniu czołowym i 22 km pod kątem 30°, natomiast bez ostrzeżenia wartości te spadają odpowiednio do 5 i 8 km.

Ciekawym zjawiskiem, które praktycznie wyklucza możliwość wykonywania lotów niekontrolowanych VFR na wielkich wysokościach, jest krótkowzroczność wysokościowa. Stwierdzono bowiem, że pilot wykonujący dłuższy lot w zupełnej pustce na pograniczu stratosfery przy obserwacji przestrzeni ma wzrok skierowany na odległość dosłownie kilku metrów za szybę kabiny.

Czynnik psychologiczny. Zderzeniom ulegają również i te samoloty, których piloci zauważyli się nawzajem — w wielu wypadkach możliwość uniknięcia zderzenia zależy od szybkiego wykonania właściwego w danej sytuacji manewru.



Samolot komunikacyjny, który szczęśliwie wylądował z 26 pasażerami na lotnisku w Orlando (USA) po zderzeniu z małym samolotem.

Czas między momentem rozpoznania niebezpieczeństwa, a momentem w którym pilot musi zacząć działać, bywa bardzo krótki i winien być właściwie wykorzystany. bi sparaliżowany ze strachu i nie-Zdarza się jednak, że akcja nie jest chu, paniki, silnego szoku i zahamo-efektywna, czasem pilot nic nie rozdolny do czynu. Cą to reakcje strawania mechanizmu obronnego. Reakcja pilota zależy od jego stanu psychicznego, charakteru, doświadczenia, zmęczenia, innymi słowy od całej jego osobowości. Stwierdzonó, że w wypadkach zderzeń czynnik ludzki gra olbrzymią rolę i to w 55—80% wypadków raczej czynnik psychologiczny niż fizjologiczny. Stosowane środki zaradcze to przede wszystkim kontrola i selekcja osób stale lub chwilowo niestabilnych emotywnie. Ważny jest również trening pilotów, który winien zawierać momenty nagłych zmian warunków lotu, przez co można zredukować reakcje emocjonalne. Należy pilotów stale oswajać z manewrem przeciwzderzeniowym (reguły mijania się), aby stał się on niemal odruchowym .Można to osiągnąć przez powtarzania obowiązujących reguł, stosowanie filmów, ćwiczeń na link-trenerze itp.

Wybór rodzaju manewru przeciwzderzeniowego. Możliwości wykonania manewru zmieniają się w dużym zakresie w zależności od typów samolotów i warunków lotu, są ograniczone przez wytrzymałość konstrukcji samolotu, jego aerodynamikę i rozporządzalną mcc. Szereg ograniczeń wprowadzić mogą również przepisy i warunki ruchu oraz wzgląd na wygodę pasażerów (przyspieszenia).

W rozważaniach dotyczących wyboru rodzaju manewru bierze się pod uwagę „manewr pionowy", tj. zmianę wysokości lotu, oraz „manewr poziomy", tj. przemieszczenie przez wykonanie zakrętu. Wykonanie jednego i drugiego manewru połączone jest z przyspieszeniem, które towarzyszy zmianie toru lotu, a wielkość przyspieszenia jest funkcją czasu trwania manewru. Czasy trwania skutecznego manewru pionowego czy poziomego są tego samego rzędu przy dopuszczeniu jednakowych przeciążeń, jednak wielu fachowców uważa manewr pionowy za bardziej celowy przytaczając szereg argumentów, które podaję poniżej.

Manewr pionowy — najważniejsza jego zaleta wynika z faktu, że większość czasu w powietrzu samoloty zużywają na lot poziomy, stąd w większości przypadków przemieszczenie w manewrze jest prawie prostopadłe do płaszczyzny zderzenia (płaszczyzny lotu obydwóch samolotów w momencie zauważenia się) i sprawność manewru jest bliska 100% (sprawność manewru przeciwzderzeniowego określa się jako stosunek odległości mijania się do przemieszczenia uzyskanego w manewrze). Drugi korzystny moment wynika z faktu, że czas trwania manewru zależy w małym stopniu od wielkości przyspieszenia. Wadą manewru pionowego mogą być ograniczenia możliwości wykonania go np. na małych wysokościach lub w korytarzu lotniczym, gdzie przy zbyt dużym przemieszczeniu istnieje niebezpieczeństwo wpadnięcia w strumień ruchu skierowany w przeciwnym kierunku.

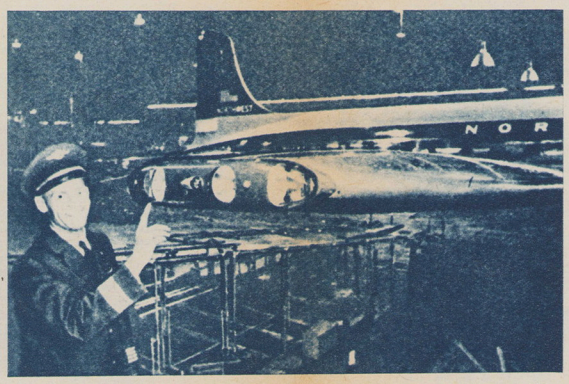
Manewr poziomy. Na wielkość i czas przemieszczenia ma duży wpływ wielkość przechylenia, a co zatem idzie wielkość występujących przyspieszeń. Zasadnicza jednak wada manewru wynika z trudności oceny względnego ruchu samolotów w zakręcie i w konieczności prawidłowego wyboru kierunku zakrętu — przyjęty kierunek zakrętu może mieć decydujący wpływ na efekt manewru. Poniżej podano kilka krzywych ilustrujących sprawność manewru poziomego dla pewnych założonych warunków spotkania dwóch samolotów. (Założono prędkości, przyspieszenia, czasy zauważenia i reakcji).

Krzywe podają sprawność manewru przeciwzderzeniowego w zależności od kąta widzenia drugiego samolotu w momencie rozpoczęcia manewru i od czasu jego trwania (rys. 3).

Widoczne jest, że przy wczesnym zauważeniu drugiego samolotu mahewr zawsze daje dobry rezultat, ale przy krótszych czasach jakie może mieć pilot do dyspozycji decyduje wybór kierunku wykonania zakrętu. Zaletą manewru przeciwzderzeniowego poziomego jest analogia do przepisów drogowych a stąd łatwość zapamiętania.

Jak wiadomo, w międzynarodowych przepisach ruchu lotniczego obowiązuje wykonanie manewru poziomego, natomiast w obowiązujących u nas nakazana jest zmiana wysokości przy spotkaniu się dwóch samolotów na krzyżujących się kursach. Dużo raportów z „prawie zderzeń" wskazuje na to, że często tylko jeden pilot dostrzega niebezpieczeństwo — w takim przypadku nakaz zmiany wysokości przez obu pilotów obowiązujący w naszych przepisach jest również korzystny. W przepisach międzynarodowych istnieje prawo wolnej drogi, a więc jeden z pilotów czasem czeka na zwolnienie mu drogi, co może spowodować zwłokę decydująca o wypadku.

W świetle powyższych rozważań wydaje się, że manewr pionowy jest właściwszy, jednak pod warunkiem **odruchowego, nieomyłnego wykonania go,** to jest o ile obydwa samoloty zmienią wysokość we właściwych kierunkach.



Specjalne światła ostrzegawcze zamieszczone na końcach skrzydeł mają zapobiegać możliwości zderzeń w powietrzu. Tak przynajmniej twierdzi wynalazca, amerykański pilot komunikacyjny.

Sytuacja w Polsce

Z przeprowadzonych poprzednio rozważań można by wyciągnąć wniosek, że w warunkach stosunkowo niedużego zagęszczenia ruchu w Polsce naszemu lotnictwu nie zagrażają katastrofy tego typu. Trzeba tu jednak wyraźnie zaznaczyć, że nawet bardzo mały współczynnik prawdopodobieństwa zderzenia nie wyklucza możliwości, że właściwie jeden z tych prawdopodobnych wypadków może zdarzyć się już jutro i musimy zrobić wszystko, aby do tego nie dopuścić. Należy liczyć się również z faktem, że ilość samolotów na świecie rośnie bardzo szybko i dlatego też możliwie wcześnie podjęte właściwe decyzje co do działalności zapobiegawczej będą z pewnością opłacalne.

Jeżeli chodzi o profilaktyczną akcję przeciwzderzeniową, to jak dotychczas nie można było zaobserwować u nas żadnej systematycznej, konsekwentnej działalności w tym kierunku i zagadnienie to nie znalazło również odzwierciedlenia w przepisach w dostatecznym stopniu. Poniżej podaję kilka punktów, które jak się wydaje winny znaleźć się w programie takiej akcji, a które narzucają się jako wnioski z przytoczonego poprzednio materiału. Oczywiście podane poniżej propozycje odnoszą się przede wszystkim do ruchu w warunkach VFR w przestrzeniach niekontrolowanych i w pierwszym rzędzie dotyczą ruchu **w strefie przyziemnej, gdzie tzw. koordynacja ruchu i planowanie lotów samolotów lekkich na dzień następny wydaje się być anachronizmem nieuzasadnionym technicznie i ekonomicznie** i jest bez precedensu w praktyce krajów o większym natężeniu ruchu. Jedyna koordynacja w strefie przyziemnej — to nakaz omijania lotnisk.

Ważniejsze punkty propnowanej działalności przeciwzderzeniowej.

Przepisy:

- Przepisy wykonywania lotów, o ile mają spełniać swoją rolę, winny być wydane drukiem w dużym nakładzie, kieszonkowym formacie, w przejrzystym układzie i jednoznacznej redakcji. Fakt, że na jeden aeroklub wypada czasem tylko jeden egzemplarz przepisów, nie wymaga komentarzy.
- Należałoby opracować obowiązujące przepisy co do sposobu malowania samolotów i szybowców — dla już pomalowanych wprowadzić kontrastowe pasy malowane farbą fluoryzującą.
- Wyraźnie zdefiniować przepisy przecinania korytarzy dla jednostek ruchu niekontrolowanego w lotach VFR. Samoloty — pod korytarzem, szybowce — prostopadle do osi Korytarza bez krążenia.

— Zrewidować należałoby przepisy mijania się szybowców.
— Wszyscy piloci samolotowi i szybowcowi winni mieć naniesione na mapach trasy korytarzy i rejony lotnisk kontrolowanych.
— Należy uporządkować przepisy wykonywania lotów chmurowych na szybowcach (projekt zamieszczony w „Przeglądzie Lotnictwa Cywilnego" nr 8-60). Warto jeszcze raz przypomnieć, że w krajach o znacznym natężeniu ruchu dozwolone są loty chmurowe na szybowcach poza przestrzeniami kontrolowanymi, jak np. w Szwajcarii, Wielkiej Brytanii, USA itp. (wynika to z rachunku prawdopodobieństwa).
— Winien obowiązywać bezwzględny zakaz zasłaniania przedniej kabiny w wypadku lotów pod kołpakiem. Obecnie zdarzają się wypadki, że pilot bezpieczeństwa lata z drugiej kabiny, co jest niedopuszczalne.
— Przepisy budowy winny regulować sprawę widoczności z kabiny.

Działalność propagandowa i szkoleniowa.

— Niezwykle ważnym czynnikiem jest uświadomienie pilota o grożącym mu niebezpieczeństwie, zmuszenie go do stałej obserwacji przestrzeni. Osiągnąć to można przez odpowiednie popularne publikacje obrazujące niebezpieczeństwo zderzeń plakaty ilustrujące reguły mijania, rysunki ostrzegawcze w czasopismach lotniczych itp.
— Od początku szkolenia i we wszystkich fazach treningu zwracać uwagę na konieczność stałej obserwacji przestrzeni i wyrabiać u ucznia odpowiedni nawyk. W lotach po kręgu na samolotach o gorszej widoczności z kabiny wymagać rygorystycznie wykonywania żmijki.
— Trenować i sprawdzać umiejętność odruchowego wprost wykonywania manewru przeciwzderzeniowego. Opracować najkorzystniejszy mnemotechniczny sposób zapamiętywania kierunku manewru. Jak wynika z poprzedniego omówienia, manewr zmiany wysokości przy spotkaniu dwóch samolotów na przecinających się kursach jest korzystniejszy od zakrętu, jednak pod warunkiem jego bezbłędnego wykonania. Obowiązujący u nas przepis dotyczący wykonania tego manewru jest jednak dość trudny do zapamiętania i dlatego też w roku ubiegłym przeprowadziłem statystykę obejmującą około 50 instruktorów i pilotów różnych klas, dotyczącą znajomości tych przepisów. Okazało się, że jedynie około 30% pilotów potrafi udzielić natychmiast bezbłędnej odpowiedzi, dalsze 20% potrafiło udzielić odpowiedzi po dłuższej chwili namysłu, zaś reszta udzielała błędnej odpowiedzi, albo nie znała w ogóle brzmienia przepisów. A więc można spodziewać się, że co najmniej w jednym wypadku na kilka spotkań się samolotów na przecinających się kursach piloci obydwu samolotów rozpoczną zmianę wysokości w tym samym kierunku.
— W szkoleniu szybowcowym zwracać szczególną uwagę na konieczność kontrolowania przestrzeni podczas centrowania kominów. Kilka wypadków zderzeń szybowców, jakie miały miejsce, łączy szereg wspólnych cech, a mianowicie:
— są to zderzenia szybowiec — szybowiec (a nie szybowiec — samolot),
— miały miejsca w warunkach dobrej pogody, przeważnie w pobliżu lotnisk sportowych, w momencie wchodzenia do komina lub w czasie centrowania,
— piloci wyraźnie zaniedbywali obserwacji przestrzeni, skupiając uwagę jedynie na obserwacji przyrządów w przekonaniu, że są sami w powietrzu lub też nie doceniali niebezpieczeństwa zderzenia, zbliżając się do siebie w sposób ryzykowny.

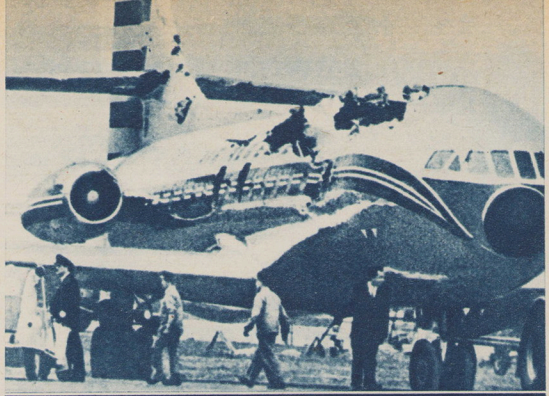
Były to więc wypadki, które można uznać za charakterystyczne dla tego typu latania.

— Eliminować w szkoleniu i treningu uczniów mało spostrzegawczych o niedostatecznej rozdzielności uwagi, a zwłaszcza niestabilnych emotywnie i skłonnych do panicznego działania.

Urządzenia

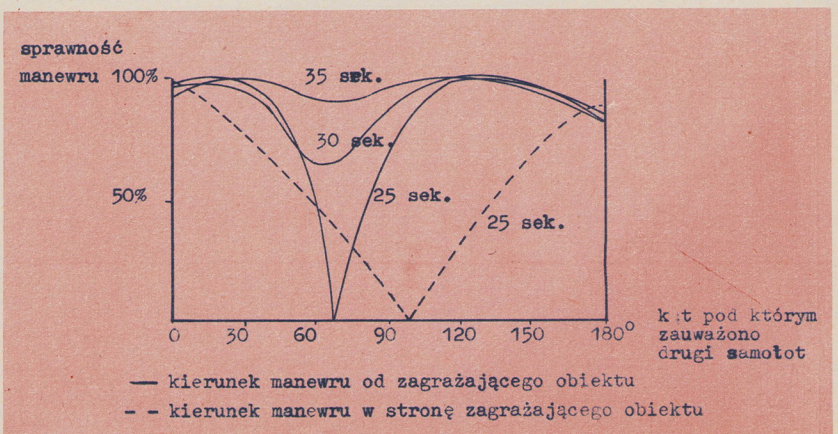
— Coraz bardziej rozpowszechnione w lotnictwie sportowym radio winno znaleźć zastosowanie nie tylko jako pomoc szkoleniowa, ale jako pomoc ruchowa. W tym celu należałoby podwyższyć wymagania w stosunku do pilotów samolotowych, wymagać posiadania świadectwa radiofonisty, opracować jednolitą polską procedurę radiofoniczną. W warunkach małego lub średniego ruchu radio stanowić może efektywny czynnik przeciwzderzeniowy — ostrzeżenie o zbliżaniu się drugiego samolotu, regulacja wchodzenia do rejonu w gorszych warunkach itp. Jest rzeczą np. zadziwiającą, że zawiadowca lotniska czy kierownik lotów na Gocławiu nie posiada radiostacji.

KONIEC



Wynik zderzenia odrzutowca pasażerskiego „Caravelle", wiozącego 37 osób, z małym dwupłatem. Wyżej: Odrzutowiec po wylądowaniu na lotnisku Paryż-Orly. Niżej: Oto co zostało z dwupłata i jego pilota.

Rys. 1



Jubileuszowe kłopoty Aeroklubu Robotniczego w Świdniku

WALNE Zgromadzenie członków, które obradowało w ostatnich dniach kwietnia br., stało pod znakiem troski o przyszłość aeroklubu. Obszerny referat prezesa Zarządu inż. J. Kańczugowskiego był oceną pracy poszczególnych sekcji. Szczególnie wnikliwie analizował niedociągnięcia i możliwości wyeliminowania ich w bieżącym sezonie.

Nie wszystkie trudności można jednak pokonać własnymi siłami. Niejednokrotnie przydałaby się pomoc władz zwierzchnich. Z tą „pomocą" bywa niestety różnie. W ubiegłym roku np. w najbardziej lotnym okresie aeroklub pozostawiono bez instruktora samolotowego. Szef wyszkolenia Stanisław Kasperek uczestniczył w obozach treningowych do mistrzostw Polski i świata w akrobacji samolotowej, a następnie w samych mistrzostwach. Kierownik aeroklubu przez 3 miesiące przebywał na leczeniu w szpitalu i sanatorium. W takim przypadku oddelegowanie jedynego instruktora samolotowego, Zbigniewa Prandoty, na 3 miesięczny obóz LPW było co najmniej wielkim nieporozumieniem. Równie paradoksalna sytuacja zaistniała w sekcji spadochronowej. Zaplanowano np. wykonie 4 000 skoków spadochronowych z wieży w Zamościu, a równocześnie zlikwidowano etat instruktora wieżowego. Podobne posunięcia zupełnie zdezorganizowały pracę założonych z niemałym wysiłkiem modelarni terenowych. Mimo tych obiektywnych trudności poszczególne sekcje wykonały plany w granicach: spadochronowa ok. 63%, szybowcowa ok. 74% i samolotowa ok. 98%.

Wiele krytycznych wypowiedzi wywołało również zarządzenie dotyczące likwidacji produkcji ubocznej, z której dochód miał być przeznaczony na budowę własnego hangaru. Wytwórnie Wód Gazowych polecono rozwiązać z uwagi na „niezgodny z kierunkiem działalności profil produkcji i nierentowność". Ciekawe, że miejscowy Klub Sportowy „Avia", którego działalność na pewno nie ma nic wspólnego z produkcją wód gazowych, z otwartymi rękami przyjął wytwórnię. Wątpliwie czy tak gorliwie przyjęto by zakład nierentowny. Ostatnie zarządzenie z dnia 10. 04. br. wyznaczyło likwidatora Wytwórni Prefabrykatów Modelarskich. W tym przypadku trudno dopatrzyć się „niezgodności profilu produkcji", a wzrastający dochód zaliczyć na niekorzyść.

Ożywiona dyskusja zebranych koncentrowała się wokół zagadnienia „jak będzie wyglądała przyszłość Aeroklubu Robotniczego?" Liczne głosy w tej sprawie były najlepszym miernikiem zainteresowania i niepokoju wobec zaistniałej niejasnej sytuacji. Nie sprecyzowane plany pracy aeroklubu wpływają nie tylko deprymująco na członków, ale nie pozwalają rozwinąć szerszej działalności propagandowej wśród miejscowego społeczeństwa. Ostatnie propozycje połączenia z Aeroklubem Lubelskim poza względami ekonomicznymi nie wnoszą nic istotnego. Eksperymentowanie zawsze wiąże się z pewnym ryzykiem. Można oczywiście ociągnąć lepsze wyniki, ale można też przy niewielkich stosunkowo oszczędnościach etatowych zniweczyć to co już jest — 10-letni dorobek aeroklubu. Za pozostawieniem aeroklubu w dotychczasowej formie organizacyjnej wypowiedzieli się także przedstawiciele Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, zapewniając mu równocześnie daleko idącą pomoc.

Wobec takiej sytuacji bardziej celowe wydaje się zwrócenie większej uwagi nie na reorganizacje, a uzdrowienie działalności Aeroklubu Robotniczego popularyzację lotnictwa na Lubelszczyźnie.

T. Chwalczyk

POCZTA SZYBOWCOWA NA 1000-LECIE PAŃSTWA POLSKIEGO

Z okazji obchodów 1000-lecia Państwa Polskiego Koło Polskiego Związku Filatelistów nr 24 przy ZG Aeroklubu PRL organizuje w miesiącu lipcu br. dwa przewozy poczty szybowcowej.

Przewóz przesyłek szybowcowych organizowany jest pod hasłem: „Poczta Szybowcowa z okazji obchodów 1000-lecia Państwa Polskiego". Miejscem startu szybowców będzie Kruszwica (10 lipiec b.r.) i Gniezno (17 lipiec b.r.).

Do lotów dopuszczone zostaną listy i karty pocztowe zwykłe i ekspresowe, adresowane do odbiorców w kraju lub za granicę, odpowiednio opłacone znaczkami pocztowymi i opatrzone okolicznościowymi nalepkami z nadrukiem „Przesyłka szybowcowa — 2 zł".

Listy i karty pocztowe opłacone znaczkami pocztowymi odpowiedniej wartości (list krajowy, ekspres do 20 g — 2,50 zł.; karta krajowa, ekspres — 2,30 (oraz opatrzone nalepką „Ekspres" i okolicznościową nalepkę „Przesyłka szybowcowa — 2 zł" powinny być nadane w Urzędzie Pocztowym Kruszwica do godz. 12 dnia 8 lipca 1961 r., a w Urzędzie Pocztowym Gniezno 1 do godz. 12 dnia 15 lipca 1961 r.

Odręczna sprzedaż nalepek okolicznościowych prowadzona będzie od dnia 26 czerwca b.r. w Zarządzie Okręgu Warszawskiego PZF, Warszawa, ul. Mazowiecka 6-8 oraz przez p. **Alfonsa Furmanka** (Urząd Pocztowy Kruszwica) i przez p. **E. Maskowskiego** (Urząd Pocztowy Gniezno 1).

Listy i karty pocztowe przeznaczono do przewozu szybowcami, należycie opłacone, mogą być również przesyłane pocztą w opłaconych listach pod wymienionymi adresami w Kruszwicy (do dnia 5 lipca b.r.) i Gnieźnie (do dnia 12 lipca b.r.) — z równoczesnym przesłaniem przekazem pocztowym należności za nalepki okolicznościowe. W ten sposób mogą być również przesyłane listy i karty pocztowe jednocześnie opatrzone odpowiednimi nalepkami.

TECHNICY I WYNALAZCY LUDOWI. Tadeusz Seweryn. Opracowanie graficzne R. Dudzicki. Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza. Warszawa 1961. Wyd. I. Nakład 5 000 + 290 egz. Str. 103, ryc. 28. Cena zł 18.

„Spróbujmy dowieść — pisze we wstępie autor — że wieś nie zachowała się biernie wobec prądów cywilizacji płynących przez Europę. Spróbujmy zebrać dowody na to, że za przypadłymi do ziemi opłotkami też kwitł zapał do uszlachetnienia życia, że z niejednej ciemnej i głuchej wsi w Polsce wydzierali się ludzie ku światłu i chcieli zbliżyć postęp ku sobie. Co prawda trudno wzbudzić wiarę w możliwość istnienia takich ludzi, bo w Polsce chłop-wynalazca — to coś niezwykłego, niczym biały kruk lub człowiek przybyły z Marsa. A jednak faktem jest, że Józef Brożek, syn chłopski z Birów koło Cieszyna skonstruował w 1815 r. samochód wprawiany w ruch siłą pary, a w r. 1817 urządził na Wełtawie w Pradze pokaz wynalezionej przez siebie łodzi parowej. Faktem jest, że niepiśmienny chłop krakowski, Jan Wnęk z Kaczówki koło Dąbrowy, znakomity cieśla i rzeźbiarz, skonstruował skrzydła, na których cztery razy zlatywał z wieży kościelnej w Oporyszewie, aż życiem przypłacił swe eksperymenty aeronautyczne. Po nim próbował tego sportu niepospolity rzeźbiarz ludowy Jan Nastaj z Żelichowa w powiecie dąbrowskim (1834-1904) i podobno Wojciech Kułach z Gliczarowa (1810-1894) w powiecie nowatorskim".

Książeczkę tę polecam czytelnikom zamiłowanym w historii naszego lotnictwa. Są tam bowiem dwa rozdziały tematycznie związane z poczynaniami aeronautycznymi chłopów polskich. O locie Antoniego Gabriela pisała niedawno dość obszernie „Skrzydlata", ale o Wnęku i innych konstruktorach XIX wieku ukazał się właściwie tylko jeden artykuł w miesięczniku „Wiedza i Życie" z 1949 r. Rozdział o Wnęku w książeczce jest prawie niezmienionym powtórzeniem tego właśnie artykułu, do którego autor dodał dwie nieznane szerszemu ogółowi fotografie: model skrzydeł Wnęka i rzeźba wykonana przez tego wybitnie zdolnego artystę-samouka. Warto dodać, że rzeźby Wnęka — zapomnianego w kraju konstruktora i plastyka — były wystawiane m. in. w Brukseli, Paryżu i Nowym Jorku.

J. Kownacki

WYKAZ UCZESTNIKÓW ZJAZDU W LIGOCIE DOLNEJ 28 maja 1961 r.

1. **Abłamowicz** Andrzej (Warszawa), 2. **Antosiewicz** Stefan (prezes ZG APRL), 3. **Bachański** Janusz (Warszawa), 4. **Bajer** Ryszard (Warszawa), 5. **Barszcz** Mieczysław (Warszawa), 6. **Bolek** Adam (Warszawa, 7. **Broszkiewicz** Zbigniew (Warszawa), 8. **Bujak** Józef (Kraków), 9. **Chądzyński** Franciszek (Warszawa), 10. **Chojcan** Antoni (Krosno CWL), 11. **Chojcan** Irena (Krosno), 12. **Cichoński** Franciszek (Warszawa), 15. **Dembowiecki** Mariusz (Warszawa), 16. **Dobrowolski** Wiesław (Warszawa), 17. **Działowski** Edward (Kraków), 18. **Fedorowicz** Magdalena (Warszawa), 19. **Gajda Adam**, 20. **Gawlik** Władysław (Katowice), 21. **Gawlik Zenobia** (Bielsko), 22. **Glinka** Stanisław (Kraków), 23. **Golata** Franciszek (Fordon), 24. **Grela** Stanisław (Opole), 25. **Jewdokimow** Jerzy (Warszawa), 26. **Kasperek** Paweł - Stanisław (Świdnik), 27. **Kaźmierczak** Hipolit (Ligota), 28. **Kielan** Jan (Warszawa), 29. **Kołodziejczyk** Roman (Warszawa), 30. **Konieczny** Jerzy-Ryszard („Skrzydlata Polska"), 31. **Konik** Zdzisław (Zielona Góra), 32. **Koszewski** Bernard (Warszawa), 33. **Kozielska** Ada (Krosno) 34. **Kozielski** Wacław (Krosno CWL), 35. **Kurowski** Tadeusz (Prezes Klubu Seniorów Lotnictwa), 36. **Lasota** Eugeniusz (Warszawa), 37. **Laudan** Czesław (Warszawa), 38. **Laudan** Eugeniusz, 39. **Ledwig** Gerhard (Ligota), 40. **Lewandowski** Kazimierz (Warszawa) 41. **Łabęcki** Czesław (Inowrocław), 42. **Machichorski** Ryszard (Warszawa), 43. **Marczewski** Mirosław (Warszawa), 44. **Majchrzak** Henryk (Warszawa), 45. **Matusiak** Zbigniew (Warszawa), 46. **Młocek** Władysław (Krosno), 47. **Niemczyk** Jerzy, 48. **Niesytto** Jerzy (Warszawa), 49. **Pajda** Tadeusz (Warszawa), 50. **Pawlikowski** Tadeusz (Nowe Miasto), 51. **Peterek** Edward (Warszawa), 52. **Piątkowski** Kazimierz (Warszawa), 53. **Pniak** Irena (Kielce), 54. **Pniak** Stanisław (Kielce), 55. **Pogorzelska** Elżbieta (Warszawa), 56. **Potocki** Aleksander (Kraków), 57. **Przybylski** Seweryn (Łódź), 58. **Pawlikowska** Hanna (Nowe Miasto), 59. **Redas** Zygmunt (Warszawa), 60. **Richter** Irena (Ligota), 61. **Richter** Zygmunt (Ligota), 62. **Rurak** Jan (Warszawa), 63. **Rybak** Mieczysław (Gliwice), 64. **Rybiecki** Augustyn (Warszawa), 65. **Sakowicz** Aleksandra (Opole), 66. **Sakowicz** Władysław (Opole), 67. **Skarżyńska** Eugenia (Warszawa), 68. **Sojka** Jan (Krosno), 69. **Stański** Wacław (Warszawa), 70. **Świątek** Jerzy (Warszawa), 71. **Szczęsny** Zdzisław (Kraków), 72. **Szulc** Ryszard (Łódź), 73. **Szydłowski** Wiktor (Warszawa), 74. **Szyk** Mieczysław (Warszawa), 75. **Sysak** Władysław (Warszawa), 76. **Tokarczyk** Henryk (Warszawa), 77. **Umygier** Andrzej (Warszawa), 78. **Waliński** Jerzy (Łódź), 79. **Wardasówna** Maria (Warszawa), 80. **Wąsowicz** Aleksander (Warszawa), 81. **Wielczek** Jan (Warszawa), 82. **Wiśniewski** Marian (Łódź), 83. **Wiśniewski** Zbigniew (Krosno), 84. **Witkowski** Ryszard (Warszawa), 85. **Wolek** Ryszard (Krosno), 86. **Wołoszczuk** Stanisław (Strzelce Opolskie), 87. **Wójcicki** Władysław (Krosno), 88. **Zamora** Zygmunt (Warszawa), 89. **Zieliński** Andrzej (Warszawa), 90. **Zołotow** Paweł (Lublin), 91. **Żmidzińska** Bożena (Bielsko), 92. **Żmidziński** Tadeusz (Bielsko), 93. **Żuczkowski** Eugeniusz (Warszawa).

Widok sali obrad.

BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr 327

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Diamenty za przelot docelowy 300 km

11(392) **Janusz Gac** — 306 km (22.4.61)
12(393) **Leszek Waligóra** — 306 km (23.4.61)
13(394) **Eugeniusz Fuchs** — 310 km (28.4.61)

Złote Odznaki Szybowcowe

5(329) **Szymon Krupa** — 3420 m, 369 km (23.4.61)
6(330) **Franciszek Szachewicz** — 3100 m, 305 km (28.4.61)
7(331) **Eugeniusz Fuchs** — 3130 m, 310 km (30.4.61)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

10(1865) **Stefan Studencki** — 5 h 44 min, 1550 m, 57 km (3.5.60)
11(1866) **Wacław Hołyś** — 5 h 36 min, 1250 m, 75 km (18.6.60)
12(1867) **Marek Zdrada** — 5 h 16 min, 1540 m, 107 km (9.4.61)
13(1868) **Władysław Błaszczyk** — 5 h 15 min, 2770 m, 62 km (21.4.61)
14(1869) **Jerzy Maj** — 5 h 41 min, 1350 m, 84 km (22.4.61)
15(1870) **Piotr Kamiński** — 6 h 05 min, 1350 m, 114 km (22.4.61)
16(1871) **Waldemar Teska** — 5 h 04 m, 1180 m, 84 km (22.4.61)
17(1872) **Bogdan Żbik** — 6 h 08 min, 1350 m, 84 km (23.4.61)
18(1873) **Józef Menet** — 6 h 17 min, 1700 m, 265 km (24.4.61)
19(1874) **Czesław Radziwonka** — 5 h 04 min, 1150 m, 90 km (24.4.61)
20(1875) **Feliks Chwarścianek** — 5 h 22 min, 1010 m, 55 km (28.4.61)
21(1876) **Czesław Lorenc** — 8 h 29 min, 1100 m, 93 km (28.4.61)
22(1877) **Edmund Czokajło** — 6 h 33 min, 1150 m, 92 km (3.5.61)
23(1878) **Stanisław Heliński** — 5 h 30 min, 1000 m, 92 km (4.5.61)
24(1879) **Jan Wójcik** — 5 h 53 min, 1300 m, 100 km (4.5.61)
25(1880) **Janusz Rybołowicz** — 5 h 22 min, 1050 m, 134 km (5.5.61)
26(1881) **Janusz Kiszkurno** — 5 h 32 min, 1650 m, 54 km (7.5.61)
27(1882) **Kazimierz Kurowski** — 5 h 07 min, 1100 m, 54 km (8.5.61)
28(1883) **Andrzej Słociński** — 6 h 16 min, 1520 m, 76 km (26.5.61)
29(1884) **Hubert Białoń** — 5 h 05 min, 1520 m, 67 km (26.5.61)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL

MODELARZ LOTNICZY „SKRZYDLATEJ POLSKI"

NR 51 1961

NA WYSTAWIE

W Warszawie wychodzi mały, barwny miesięcznik zatytułowany „Horyzonty Techniki dla Dzieci", wydawany przez NOT. Pismo to ukazuje się w średnim nakładzie 60 tys. egzemplarzy, zapoznając najmłodszych z różnymi dziedzinami techniki. W roku 1959 z inicjatywy tych właśnie „małych Horyzontów" zorganizowano I Wystawę i Konkurs Modelarski w salach muzeum NOT w Warszawie. Wystawiono wówczas 800 prac, z których większość stanowiły wykonane przez Czytelników HTD.

W roku bieżącym powtórzono wystawę. Tym razem liczba nadesłanych prac potroiła się, świadcząc o coraz większym zainteresowaniu najmłodszych techniką w miniaturze. Tym razem patronat nad wystawą objęło Ministerstwo Oświaty, nadając przedsięwzięciu jeszcze bardziej oficjalny charakter.

Dnia 29 kwietnia b.r. uroczyście otwarły się dla zwiedzających sale Muzeum NOT. Ideą organizatorów było pokazanie **wszystkich** prac nadesłanych na wystawę i konkurs. Stąd też bogactwo eksponatów nadesłanych przez wykonawców liczących od 6 do 16 lat. Ze wzruszeniem można oglądać modele najmłodszych techników przedstawiające różne urządzenia techniczne, maszyny i własne projekty. Każdy model jest skatalogowany, oznaczony numerem i tabliczką informacyjną głoszącą kto jest wykonawcą, ile ma lat i skąd pochodzi. Wśród setek eksponatów wyławiamy te, które łączą się z bliską nam techniką lotniczą. Znajdujemy zatem rakiety i samoloty jako modele redukcyjne i latające, wieże spadochronowe, pomoce szkolne i mnóstwo prac dowolnych, jak np. porty lotnicze itp, które oddają wiernie zainteresowania ich wykonawców.

Wśród zupełnie prymitywnych modeli znaleźć tu można i konstrukcje dojrzałe, wykonane przez doświadczonych wykonawców. Zdradzają to zastosowane materiały i finezja ich obróbki.

O tym, że nowoczesna technika dociera do najmłodszych, mogą świadczyć liczne modele rakiet jedno — i wielostopniowych, zaopatrzonych bądź w wyrzutnie gumowe lub też silniki kliszowe. Osobną grupę tworzyły modele redukcyjne statków powietrznych — od prymitywnych wyciosanych nożykiem z odcinka gałęzi, aż po precyzyjne zmniejszenia samolotów oddające wierność oryginału łącznie z barwami.

Wśród modeli latających zaobserwowano sporo „Jaskółek" i innych konstrukcji zbudowanych na podstawie planów i zestawów materiałowych APRL. Był nawet jeden model „Wicherka" konstr. W. Schiera, zbudowany wg. książki wydanej niedawno przez WKiŁ. Komisja, która oceniała eksponaty (gdyż jak wiadomo wystawa połączona była z konkursem), nie miała łatwego zadania. Jak punktować tak różnorodne prace? Kryteria oceny były bardzo starannie przygotowane. Brano pod uwagę nie tylko wiek wykonawcy, ale i jego możliwości, narzędzia jakimi się posługiwał i materiały. Zastanawiano się czy modelarz pracował indywidualnie, czy też był członkiem jakiegoś zespołu albo pracowni. Czy wykonywał model pod okiem instruktora, czy samodzielnie (podana była w zgłoszeniu przynależność organizacyjna). Osobnej punktacji podlegała jakość wykonania i wierność z orginałem. Wiele godzin musieli spędzić jurorzy, by móc ocenić obiektywnie wszystkie rodzaje modeli. W chwili, gdy podajemy ten materiał do druku, nie znamy jeszcze zwycięzców. Nie omieszkamy podać ich nazwisk i nagrodzonych prac w najbliższych numerach.

Druga wystawa była ze wszech miar udana i życzyć tylko należy organizatorom, by następne, już tradycyjne imprezy tego rodzaju, miały również wysoki poziom.

To, że wystawę oceniamy wysoko, jest bezsprzeczną zasługą właśnie organizatorów, ludzi, którzy wiele inicjatywy i wysiłku włożyli w jej powstanie. Trzeba więc wspomnieć o inż. Józefie Becku, redaktorze naczelnym Horyzontów Techniki dla Dzieci", fanatyku pracy z dziećmi i młodzieżą, o inż. Janie Żaboklickim z Muzeum NOT, zasłużonym wychowawcy i wspaniałym fachowcu, o red. Janie Rzadkowskim, który pełniąc rolę „rzecznika prasy i informacji" Muzeum NOT położył wielkie zasługi w sprawnej organizacji II wystawy, nie mówiąc już o dyrekcji Muzeum NOT-u, która umożliwiła organizację wystawy na swojm terenie otaczając ją wielką pieczołowitością.

PAWEŁ ELSZTEIN

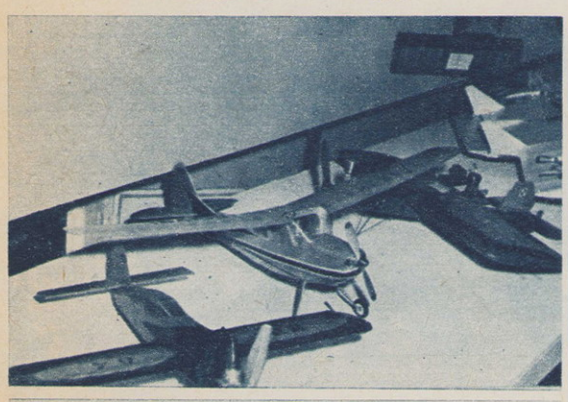
Inż. J. Beck w karykaturze Wajnerta.

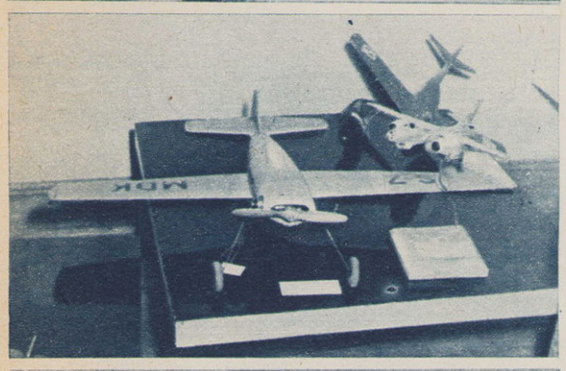
Red. Jan Rzadkowski z Muzeum NOT

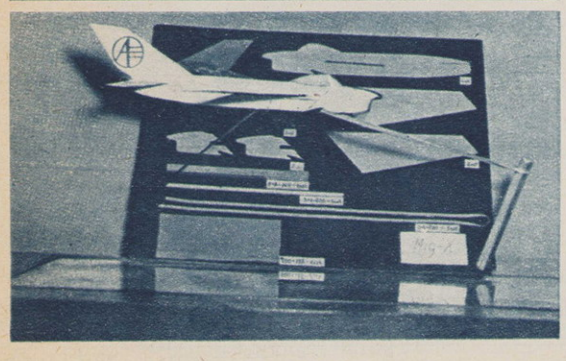
Przed wejściem na wystawę można było nabyć materiały i narzędzia modelarskie w stoisku CSH.

Inż. J. Żaboklicki z Muzeum NOT.

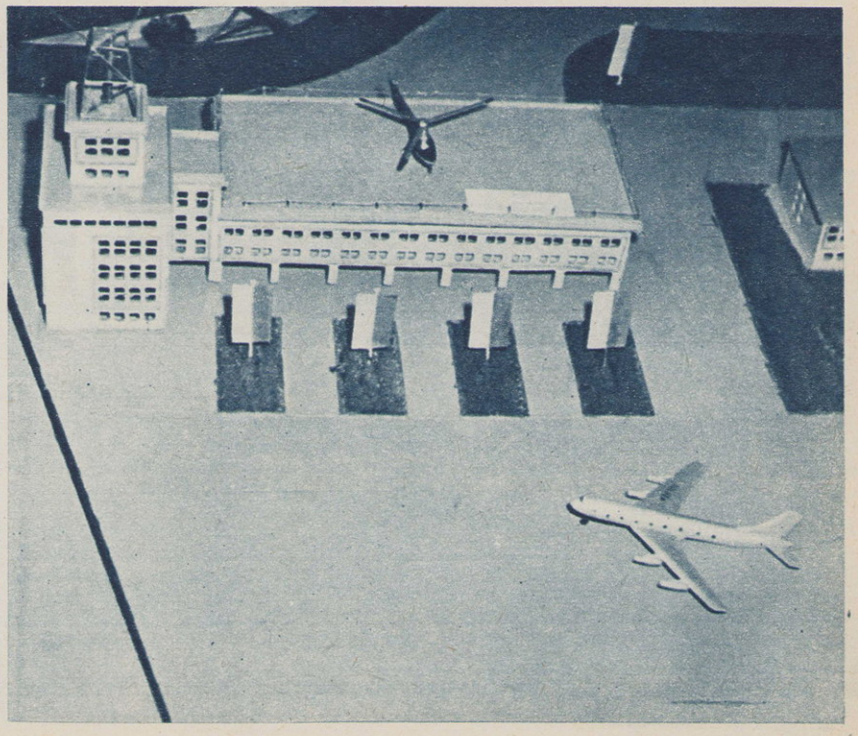
Od góry: Stoisko prac zaawansowanych. Wśród modeli na uwięzi zwraca uwagę Cessna wykonana wg planów „Skrzydlatej". Ciekawy model na uwięzi z warszawskiego MDK. Na dole zestaw do budowy modelu na procę przygotowany przez CSH (konstrukcja K. Ginalskiego).







Jeden z eksponatów portu lotniczego wraz z lądowiskiem dla śmigłowców.
Foto: P. Elsztein (7)



Z NOTATNIKA REPORTERA

JERZY ZARĘBSKI

Srebrna

DZIEŃ był piękny, słoneczny. Lato miało się ku końcowi, ale na szerokiej zielonej płaszczyźnie lotniska 1 Pułku Lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" nie myślało się o tym zupełnie, sycąc pełnymi haustami świeżego powietrza płuca zmęczone spiekotą warszawskich ulic i skwapliwie poddając twarz pieszczocie ciepłego, wonnego wiatru przynoszącego zapach skoszonej trawy z pobliskich łąk.

Pułk obchodził swe święto. Bezwiednie uległem zrozumiałej w takich sytuacjach gorączce, ogarniającej wszystkich bez wyjątku — od szeregowca, poprzez oficerów wszystkich stopni, aż do generałów.

Wraz z mym kolegą Andrzejem, który reportaż z przebiegu uroczystości miał napisać do „Sztandaru Młodych", stałem obok trybuny honorowej, tuż przy radiostacji naprowadzającej i celując — ja „kazionną" „Zorką", on „Kijewem" — na defilujące wspaniałym krokiem szeregi pułku, pstrykaliśmy bez opamiętania. W duchu widziałem siebie samego przed obliczem naczelnego w redakcji, odbierającego gratulacje za nieprzeciętny poziom dokonanych zdjęć. Fatalnie się myliłem! Nie doceniłem wcale zdolności „Zorki" do robienia kawałów, a ściślej mówiąc tego, że rozreguluje się migawka i trzy czwarte zdjęć powędruje do kosza. Jak na ironię, przedstawiciele dwóch pism warszawskich obecni na lotnisku (nie mieli aparatów) złożyli u mnie zamówienie na serwis fotograficzny z obchodu.

SKOŃCZYŁA się już defilada naziemna. Z podziwem przypatrywaliśmy się teraz przelatującym z piekielnym gazem na małej wysokości „piętnastkom" i „siedemnastkom". Powietrze jęczało wprost w gwiździe dziesiątek defilujących maszyn. Z tyłu dobiegały z głośnika zniekształcone nieco głosy meldujących swój nalot nad lotnisko pilotów i rozkazy oficerów kierujących całością operacji powietrznych pułku.

W końcu i to się skończyło. Zacząć się natomiast miało coś, na co szykowałem się od niemal tygodnia: loty „gościnne". Nie miałem wprawdzie pewności czy uda nam się przelecieć na pewno (chętnych było bez liku), ale liczyłem w tym przypadku na własne szczęście i trochę, po kumotersku, na znajomości. Któż ich nie ma...

Gdy tylko dowódca lotnictwa zadecydował, że „chętni z prasy do odbycia lotu ładować się na samochody i na start", wyrwaliśmy kurcgalopem spod trybuny w kierunku najbliższego auta. Niestety, nie zdążyliśmy. Odjechało przepełnione — inni albo byli szybsi, albo stali akurat bliżej.

Klnąc w duchu patrzyliśmy smętnie na inne samochody, właśnie odjeżdżające na start z przeciwległego krańca trybun. A to pech, pudło za pudłem! Nie wiele się namyślając, pomknęliśmy o własnych siłach za samochodami. Biegnąc wymyślaliśmy sobie nawzajem od najgorszych oferm i patałachów, dając upust żalowi za straconą możliwością szybkiego dostania się do upragnionego celu.

Andrzej był szybszy. Na końcówce minął mnie ostrym szpurtem jak Krzyszkowiak Chromika (detale zgadzają się, gdyż i dystans był nielichy i my dwaj byliśmy tak samo nieprzyzwoicie chudzi jak cytowani wyżej sławni biegacze), a gdy kończył finisz przed stojącym na betonce treningowym MiG-em, ...już ktoś z grupy cywilów ładował się do wnętrza kabiny.

ZZIAJANI, nie mogąc złapać tchu, obserwowaliśmy jak mechanicy pomagają szczęśliwcowi ulokować się w fotelu, jak pieczołowicie pomagają mu zapiąć pasy, podłączają przewody, jak zasuwają błyszczącą osłonę kabiny. Serca nam się krajały.

Maszyna odwracając się tyłem dmuchnęła nam tymczasem w twarz strugą gorącego, drgającego powietrza i poczęła kołować na pas startowy.

Milczeliśmy.

Po upływie dwudziestu minut ujrzałem od zachodu szybko powiększającą się kropkę, która po chwili przybrała kształty odrzutowego samolotu. Wracali.

W grupce stojącej na starcie zawrzało. Kto będzie następny?!

Maszyna właśnie dotknęła kołami betonowej bieżni. Pędząc w dobiegu sprawiała wrażenie srebrnej rakiety, wystrzelonej nisko nad ziemią przeciwko przyczajonemu gdzieś niedaleko nieprzyjacielowi. Nie, w tej chwili zwolniła już biegu, zagrzmiała potężnym silnikiem i skręciła na boczną drogę, wiodącą ku nam.

Zrobiło się cicho. Każdy chciał dokładnie, na własne oczy obejrzeć... nie, nie tylko samolot, ale przede wszystkim tego, który z niego wysiądzie.

— Popatrz, drań jest blady jak kreda — szepnął Jędrek i przysunął się bliżej wysiadającego po metalowej drabince z kabiny zwycięskiego konkurenta.

Po otaczającym samolot tłumku przebiegło coś jakby westchnienie, ni to podziwu, ni zrozumienia.

Przecisnąłem się dalej i zapytałem łysawego, rzeczywiście bladego, o wydatnym nosie i spoconym czole delikwenta:

— Przepraszam kolegę, a jak tam było w powietrzu? Czy dużo dziur?

Spojrzał na mnie mętnym wzrokiem i odrzekł cichym głosem:

— Było, hm, wspaniale. Nigdy bym nie przypuszczał. Ale ja przepraszam, bo mi się śpieszy.

Odszedł dziwnie oszczędnym, jakimś takim skupionym krokiem.

Popatrzałem na Andrzeja. Miał w oczach niezdrowe blaski triumfu.

DRUGIM szczęśliwcem nie był ani Andrzej, ani ja. Do kabiny drapał się teraz jakiś facet o twarzy Clarka Gable'a i modnie skrojonych w rurkę spodniach. Okazało się, że zanim myśmy dobiegli na start, ci co przyjechali umówili już kolejność lotów i teraz miał lecieć przedstawiciel „Expressu", po nim zaś „Życie Warszawy" i „Słowa Powszechnego".

Gromada przerzedziła się. Ktoś powiedział, że więcej lotów nie będzie. Tak też miało być w rzeczywistości.

Co tu robić?

Spostrzegliśmy nagle, że podjeżdża jakieś auto. Zgrzytnęły hamulce, otworzyły się drzwi. Z wnętrza wozu wysiadł postawny, o czerstwej, ogorzałej twarzy, silnie zbudowany generał. Odwrócił się do stojącego obok pułkownika i zaczęli o czymś wesoło rozmawiać. Potem obaj poszli wolnym krokiem w kierunku samolotów.

Część cywilów obecnych na starcie zaczęła się już szykować do powrotu. Ano, nie każdemu pisane było latać, to raz, a po drugie — w kasynie niedługo zacznie się obiad, na który proszeni byli dziennikarze przybyli na uroczystość. Patrzyliśmy obojętnie na kołujący w naszą stronę mały, zwarty w sobie, srebrny samolot, kreślący śmigłem jasny krąg.

— Phi, to Jak-11 — odezwał się zrezygnowany Andrzej. — I jaki sfatygowany.

Nagle jedna wspólna myśl błysnęła nam w głowach. Porozumieliśmy się szybko wzrokiem, zerwaliśmy z miejsca i pobiegliśmy do stojącego o jakieś 50 metrów generała.

— Tylko z fasonem, po wojskowemu — rzuciłem w biegu Andrzejowi.

— Jasne.

Na trzy kroki przed generałem przybiliśmy ostro w obcasy, a właściwie tylko ja, bo Andrzej był w butach na słoninie. Generał zdziwiony obejrzał się. Uśmiechnął się poznając mnie i ciekawie popatrzał na Andrzeja.

— Cóż powie „Skrzydlata"?

— Obywatelu generale, „Skrzydlata" i „Sztandar Młodych" meldują swą prośbę o udzielenie zezwolenia na wykonanie lotu! — wyrzuciliśmy równo.

(Boże, zatłukę Andrzeja, powiedział z emocji: „prośbę o zezwolenie udzielenia" zamiast odwrotnie).

— Ale na czym, koledzy? Na odrzutowcach już nie można.

— Na Jaku!! — wrzasnęliśmy.

Dłuższa chwila namysłu, a potem:

— No dobrze. Polecicie jeszcze wy dwaj.

Pokiwał przyjaźnie głową, uśmiechnął się znów i odszedłszy na bok zaczął rozmawiać z oficerem, który tymczasem wysiadł z Jaka i zbliżył się do naszej grupki. To on właśnie miał być naszym pilotem.

Wdłoni Andrzeja ujrzałem dwie zapałki, jedna obok drugiej, główkami zwrócone na zewnątrz.

— Ciągnij — szepnął.

Pociągnąłem. Krótsza. Trochę się zmartwiłem. Andrzej po rycersku zaproponował zmianę. Odmówiłem z godnością:

— Wal, stary. Masz jaką ostatnią wolę? Zapomniał się nawet odciąć z wrażenia.

Podszedłem wraz z Andrzejem do tamtego oficera i przedstawiliśmy się. Uścisnęliśmy sobie dłonie. Powiedział, że na każdego z nas przypada jakieś pół godziny. Dłużej nie można, bo przecież trzeba zdążyć choć na koniec obiadu.

Pełen emocji Andrzej usadowił się w ciasnej kabinie Jaka. Ja tymczasem usiadłem sobie z boku na trawie i obserwowałem czynności przygotowawcze do startu.

Niezastąpieni są ci mechanicy: zapięli mu pasy, założyli hełmofon, pokazali guzik, który trzeba nacisnąć, aby mówić do pilota, popodłączali przewody, w ogóle byli niezwykle uprzejmi i serdeczni.

Zawarczał silnik.

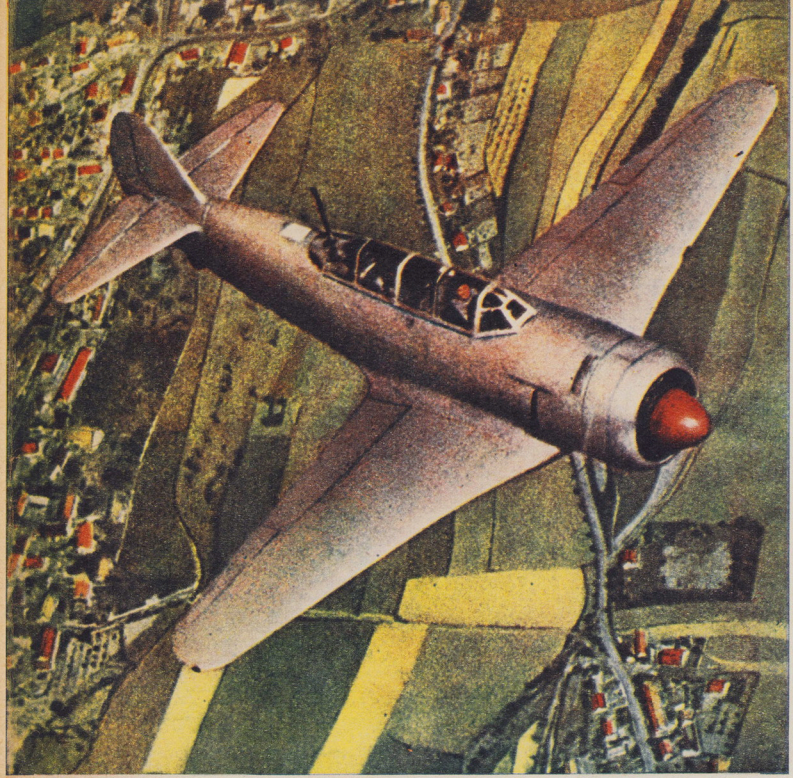
*

PRZEBIEG lotu tak mi później Andrzej zrelacjonował, gdy pełni wrażeń wracaliśmy do domu:

„Zaskrzeczało coś w słuchawkach i usłyszałem głos pilota, dochodzący jakby ze sztolni:

— No jak tam, kolega gotów? Odbiór.

— Tak jest, kapitanie, gotów — odpowiedziałem przyciskając przedtem palcem lewej dłoni ów guzik. Złapałem się jednocześnie na tym, że



iedenastka

szukam nie istniejącego mikrofonu. Prawda, to laryngofon.

Maszyna drgnęła i ruszyła z miejsca. Kilkadziesiąt metrów kołowania, już pas startowy, zwrot — i jesteśmy na odpowiednim kierunku. Ryknął silnik na pełnych obrotach, wcisnęło mnie trochę w oparcie fotela, kilka podskoków — i oto płyniemy równiutko. Płaszczyzna lotniska uciekła hen w dół i do tyłu.

— Hrrkr, wrkrpr, bzzz... kolego się czujecie?

— Wspan... grrr, wrr, bzz... pitanie!

— To spójrzcie na wysokościomierz (to zdanie doszło do mnie nie zniekształcone).

Byliśmy na 200 metrach.

— Chcecie wyżej?

— O tak.

W tym momencie jakaś potworna siła wepchnęła mnie w fotel. Strzałka wysokościomierza jak oszalała pobiegła w górę. Ręce, miałem wrażenie, ważą co najmniej po pudzie. Wstążka Wisły zaczęła maleć w zastraszającym tempie. Trwało tak przez chwilę, a potem maszyna wyrównała.

Rzut oka na wysokościomierz: byliśmy na 800 metrach. Odważyłem się przemówić:

— Kapitanie, ile ten grat wyciąga?

Trochę dłużej nie było odpowiedzi, a potem:

— Zobaczycie sami. Trzymajcie się... wrr, ghzr!

Tylko dlaczego, jak odczułem, głos pilota brzmiał gniewnie?

Huk silnika z sekundy na sekundę potężniał. W kabinie wszystko zaczęło się febrycznie trząść. Myślałem, że za minutę eksplodujemy i rozlecimy się w drobny mak. Ogłuszający trzask, gwizd, jakieś stękanie części konstrukcji. Z przerażeniem spojrzałem na prędkościomierz: 200, 250, ...300, 350..., 400.

Przy cyfrze 420 nacisnąłem guzik i wziąwszy głębszy oddech powiedziałem:

— Kapitanie, starczy.

W odpowiedzi buchnął wesoły śmiech i pilot już dobrodusznym tonem rzekł:

— Dobra. A czy właściwie kolega już kiedyś latał sam?

— Owszem — odparłem z dumą — na esegu.

W słuchawkach znów zabrzmiało wesoło:

— Gratuluję! — Chwila ciszy, a potem: — Aha, czy chciałby kolega poczuć jak się naprawdę lata?

Czułem, że od tego co powiem zależy wszystko: moja dziennikarska ambicja, autorytet w kolegium redakcyjnym, ba — honor przyszłego ojca rodziny. Jak mogłem, najspokojniej odpowiedziałem:

— Oczywiście.

No, i zaczęło się. Pilot kopnął w lewy pedał, maszyna wyjąc przewaliła się przez skrzydło i szeroką spiralą pomknęła ku ziemi. Z żołądkiem w przełyku czekałem co będzie dalej.

Lecieliśmy znów prosto.

Z prawej mignął jakiś las, znikł, potem lustro wody z lewej, polana, droga, znów las... uuup... poczułem, że wybiję chyba siedzeniem dolną część kadłuba... ooop... pasy wpiły mi się w ramiona, a głowa zdała się uciekać od szyi na metry. „Chciałeś, to masz" — wyrzucałem sobie mściwie.

Jakoś się trochę uspokoiło. Koniec „górek". Ee, nie doceniałem jednak Jaka-11: w ułamku sekundy maszyna znurkowała, chytrze przypadła niemal do koron drzew i lecąc kosiakiem zaczęła nabierać prędkości. Znów wycie w uszach, trzask w kabinie, gwizd.

Z lewej i prawej migały jakieś strzępy czegoś, co mogło być wyższymi drzewami. Sprawiało to wrażenie ciemnych, podłużnie rozmazujących się plam. Z przodu, w niewielkiej odległości, w piorunującym tempie rosło w oczach potężne, wyrosłe jak wieżyca, o wielkiej koronie drzewisko. Sterczało grubo ponad linią lasu, niczym baobab w sawannie lub kalifornijska sekwoja.

Jak zahipnotyzowany wytrzeszczałem oczy kalkulując gorączkowo: „Rąbnie, czy nie?"

Nie rąbnął. Widzieć — nie widziałem, ale ze szczelnie zamkniętymi powiekami, które opuściłem w ostatniej chwili, uczułem, że maszyna stając na prawym skrzydle jak żyletka o cale minęła zgrabnie baobab, wyrównała i teraz stromą świecą pakuje się w górne rejony. Poczułem się mimo to raźniej. Ostrożnie odemknąłem jedno oko. Ano, już się trochę otrzaskałem. Nie ma to, stary, jak solidny trening".

PŁYNĘŁY minuty. Teraz ja kończyłem swój lot. Z wysokości 1 000 metrów, sunąc spokojnie w morzu promieni słonecznych, widziałem tasiemkę Wisły, zielone zalewy, kępy wysp, żółtobiały piasek plaż i wydm. Niemal czułem jego szybkość i ciepło. W dali wyraźną linią rysował się horyzont. Rytmiczny dźwięk silnika, może to banalne, wydawał mi się podobny do znanej melodii. Zastanawiałem się na moment do jakiej: tak, już wiem, to przecież mazurek szopenowski, pełen gracji, powabu, ale i siły.

Małe, zgrabnie wykrojone skrzydła płatowca cięły jak brzytwą nagrzane powietrze. Spoglądałem na nie w zamyśleniu. Wydały mi się bardzo sympatyczne, swojskie.

W słuchawkach coś chrobotało, zazgrzytało. Pilot oznajmił:

— Wracamy.

Za parę minut byliśmy już w rejonie lotniska. Andrzej czekał cierpliwie. Gdy opuściłem kabinę i podziękowałem kapitanowi za lot, szedł właśnie ku nam, uśmiechając się pytająco.

Wziąłem go na bok i powiedziałem:

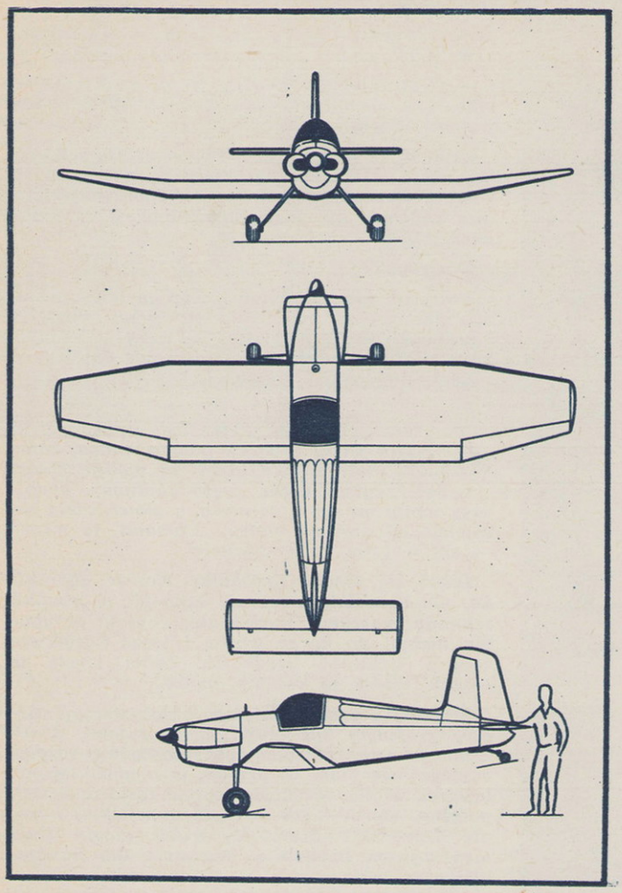
— Czterdzieści minut temu, jak zobaczyliśmy „jedenastkę", mieliśmy obaj o niej słabe pojęcie. Ale od dziś, jeśli ktoś powie na nią słowo, przysięgam, walnę.

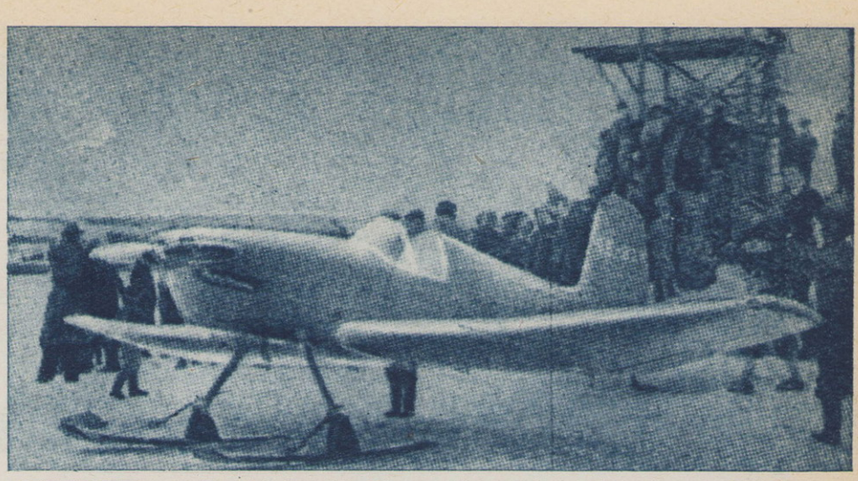
— Zgoda, walniemy, ale gadaj jak tam było?

— Nie pytaj, sam chyba wiesz najlepiej. Zresztą, kolejno sobie wszystko później opowiemy. Wiesz, piekielnie jestem głodny.

Puściliśmy się kłusem do kasyna. Bogatsi byliśmy o jeszcze jedno przeżycie, być może skromne, małe, ale ktoś przecież mądry powiedział kiedyś, że z małych rzeczy składa się całe ludzkie życie.

SAMOLOT SPORTOWY ANDREASON BA-6 ● SZWECJA





SZWEDZKI konstruktor lotniczy inż. Bjorn Andreason jest twórcą licznych lekkich samolotów. Jednym z jego projektów jest jednomiejscowy sportowy samolocik BA-6, przeznaczony do budowy amatorskiej. Wbrew przypuszczeniom samolot nie jest bynajmniej prymitywny, choć odznacza się dużą prostotą budowy. Przeciwnie, konstrukcja jest gruntownie przemyślana, zapewnia wygodę pilotowi i niezłe osiągi.

Zbudowano już kilka egzemplarzy tego udanego samolociku różniących się szczegółami, zależnie od inwencji swych twórców. Komplet rysunków z objaśnieniami w języku angielskim kosztuje 25 dol.

BA-6 jest jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji drewnianej.

Płat niedzielony ma obrys prostokątno-trapezowy, przy czym centralna część prostokątna jest pozbawiona wzniosu. Konstrukcyjnie skrzydła składają się ze skrzynkowego dźwigara i żeber ze spruce'u krytych sklejką. Lotki — na skrajnych częściach skrzydła, klapy — na środkowej.

Kadłub o przekroju prostokątna-owalnym zbudowano bardzo prosto ze spruce'owych podłużnic i pokryto sklejką. Górna część kadłuba za kabiną oprofilowana jest listwami i kryta płótnem. Wygodna kabina pilota ma jednoczęściową odchylaną osłonę z plexi.

Usterzenie wolnonośne. Statecznik pionowy tworzy całość z kadłubem. Niedzielony, prostokątny statecznik poziomy wysunięty jest nieco do tyłu. Stery kryte płótnem.

Podwozie stałe klasyczne. Golenie główne sprężyste, typu Cessna. Koła mogą być w zimie zastąpione płozami.

Silnik Continental C-65 o mocy 65 KM lub inny silnik tejże mocy, np. Walter „Mikron". (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:				**Osiągi:**			
Rozpiętość	—	7,00	m	Prędkość maksymalna	—	255	km/h
Długość	—	5,10	m	Prędkość przelotowa	—	193	km/h
Wysokość	—	1,60	m	Prędkość przeciągnięcia (z klapami)	—	61	km/h
Pow. nośna	—	8,5	m²	Czas wznoszenia na 1000 m	—	2,6	min
Wydłużenie	—	5,8		Pułap praktyczny	—	5 500	m
Ciężary:				Zasięg	—	640	km
Ciężar własny	—	240	kG	Rozbieg	—	60	m
Ciężar całkowity	—	365	kG	Dobieg	—	90	m
Obciążenie pow. nośnej	—	43	kG/m²				
Obciążenie mocy	—	5,6	kG/KM				

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SZYBOWIEC SZKOLNO-TRENINGOWY IKARUS „KOSAVA" ● JUGOSŁAWIA

DO najbardziej udanych jugosłowiańskich konstrukcji szybowcowych zaliczany jest szkolno-treningowy szybowiec „Kosava", uważany też za jeden z najlepszych dwumiejscowych szybowców świata. Przyczyną tego są nie tylko dobre osiągi szybowca ale również oryginalna konstrukcja, przyczyniająca się w dużym stopniu do poprawienia własności lotnych. Prototyp „Kosavy" zbudowany został w 1952 r. W 1954 r. na Mistrzostwach Świata w Camphill (Anglia) załoga Rain — Komac zajęła na nim I miejsce w kategorii szybowców dwumiejscowych. „Kosava" jest wolnonośnym średnioplatem konstrukcji drewnianej.

Płat o obrysie trapezowym i dużym wydłużeniu odznacza się wyraźnym skosem do przodu i charakterystycznym kształtem spłaszczonej litery „M" w widoku z przodu. Cała krawędź spływu ujęta jest przez elementy ruchome, z których przykadłubowe spełniają rolę klap, skrajne — lotek, a środkowe — obie te funkcje łącznie, mianowicie wychylają się w dół wraz z klapami (o połowę wychylenia) zachowując równocześnie ruchy lotek. Klapy w odróżnieniu od innych szybowców mogą być wychylone nie tylko w dół, ale również w górę, co pozwala uzyskać dużą rozpiętość prędkości. W pobliżu załamania szkrzydeł, na dalszej powierzchni, mieszczą się hamulce aerodynamiczne typu płytowego (po dwie płyty pod każdym skrzydłem).

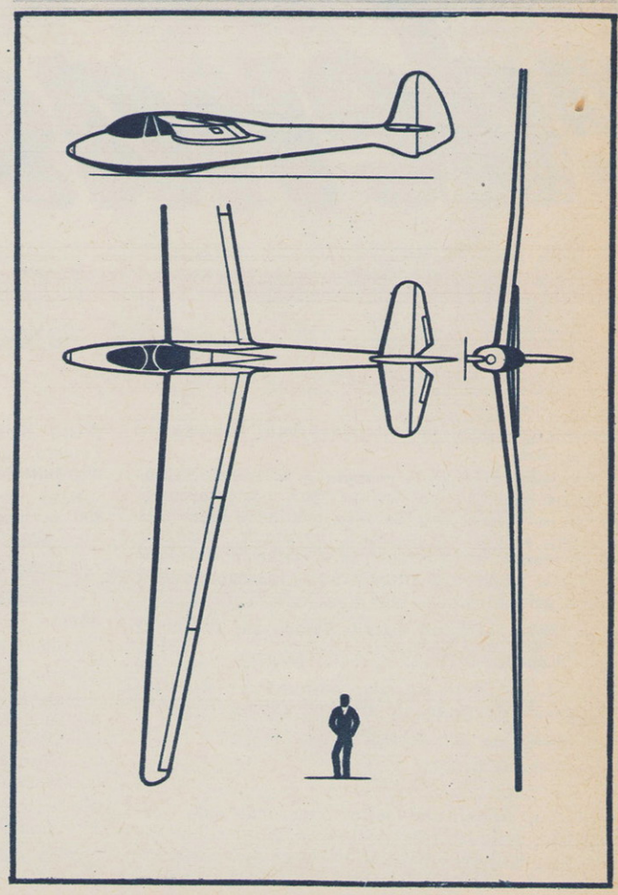
Kadłub o przekroju eliptycznym, konstrukcji skorupowej. Kabina z miejscami w tandem, przykryta dwuczęściową osłoną kroplową z plexi.

Usterzenie klasyczne. Ster wysokości wyposażony w klapki wyważające.

Podwozie składa się z płozy przedniej i tylnej oraz z kółek odrzucanych po starcie. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:			**Ciężary:**			
Rozpiętość	—	19,10 m	Ciężar własny	—	372 kG	
Długość		8,33 m	Ciężar całkowity	—	575 kG	
Pow. nośna	—	21,1 m²	Obciążenie pow.	—	27,2 kG/m²	
			Osiągi:			
			Doskonałość	—	33,5	



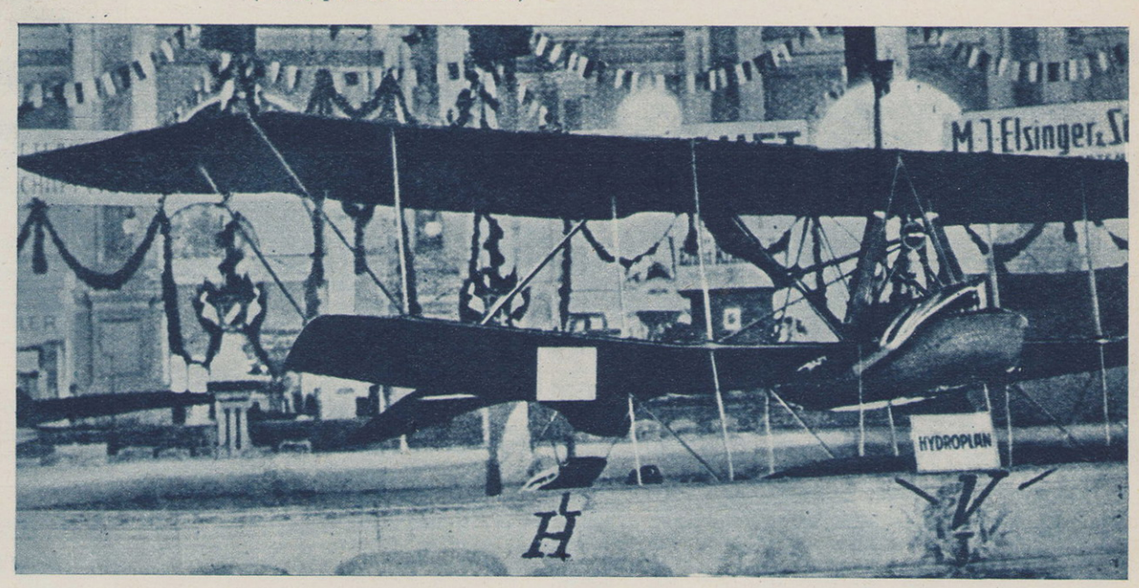
(Prawo przedruku zastrzeżone)

INŻ. ADOLF WARCHAŁOWSKI ZAPOMNIANY PIONIER LOTNICTWA

J. B. CYNK

10 sierpnia loty odbiorcze zostały pomyślnie ukończone i maszyna została przejęta przez marynarkę i przekazana do bazy wojennej w Poli, której komendantem był Polak, vice-admirał Juliusz Ripper. Był to drugi wodnosamolot, jaki baza ta otrzymała. W 1912 r bracia Warchałowscy stopniowo ograniczają również swą działalność jako piloci. Międzynarodowy Tydzień Lotniczy, odbywający się w końcu czerwca, jest ostatnią imprezą w jakiej Adolf i Karol biorą udział jako zawodnicy. Latając na „Vindobonach Systemu Warchałowskiego", nie odnoszą w tych zawodach poważniejszych sukcesów; jedynie Sablatnig, pilotujący swój wojskowy „Autobiplan" zdobywa kilka pierwszych nagród i w końcowej klasyfikacji zostaje drugim najlepszym zawodnikiem austriackim.

Wzmianki o Warchałowskich znikają pomału ze szpalt pism, choć



Wodnopłat Warchałowski typ X na międzynarodowej wystawie lotniczej w Wiedniu, w maju 1912 r.

Inż. Adolf Warchałowski

samoloty konstrukcji Adolfa służą jeszcze długo cywilnym i wojskowym adeptom sztuki latania. W sierpniu, Austro-Węgierskie Zakłady „Autoplan" przestają być samodzielną fabryką lotniczą. Warsztaty firmy na lotnisku Wiener-Neustadt zostają ostatecznie przejęte przez pracującego dla wojska „Etricha" i „Autoplan" łączy się z tą wytwórnią, rozpoczynając we wrześniu produkcję samolotów wojskowych dla armii austriackiej.

Tak kończy się historia Adolfa Warchałowskiego. Jego prace i osiągnięcia stawiają go w wyjątkowej pozycji: jedynego w swoim rodzaju pioniera, zajmującego czołowe miejsce w historii lotnictwa dwóch krajów, Polski i Austrii.

(PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE — wszystkie zdjęcia z archiwum autora)

KONIEC

LOTNICTWO ● MAŁA ENCYKLOPEDIA

mgr inż. Szymon Pilecki. Str. 560, rys. 305, tablic 9. Cena 45 zł. Wydanie drugie.

Jest to pierwsza encyklopedia tego typu w języku polskim. Praca jest bogato ilustrowana (305 rysunków), zaopatrzona w obszerny, alfabetyczny skorowidz rzeczowy, który ułatwia szybkie odszukanie potrzebnych wiadomości.

Czytelnik znajdzie w niej wiadomości ze wszystkich dziedzin współczesnego lotnictwa i przegląd aktualnego postępu w rozwoju techniki lotniczej.

Encyklopedia zawiera: zwięzłe i treściwe omówienie zagadnień dotyczących aerodynamiki małych i dużych prędkości, meteorologii, zasad lotu szybowców, balonów, samolotów pod- i naddźwiękowych, budowy, zasad działania i perspektyw rozwojowych współczesnych silników lotniczych, samolotów, szybowców, balonów, sterowców, śmigłowców i innych maszyn pionowego startu oraz lądowania, spadochronów, osprzętu, uzbrojenia, różnorodnego wyposażenia współczesnego samolotu, problematyki lotów na dużych wysokościach, sposobów awaryjnego porzucania samolotów szybkich, łączności radiowej i radiolokacji, sposobów nawigacji lotniczej i współczesnych systemów nawigacyjnych, problematyki budowy lotnisk i skróconego oraz pionowego startu i lądowania, systemów ślepego lądowania, pocisków rakietowych różnych typów, systemów ich kierowania i naprowadzania, zagadnień lotów międzyplanetarnych z obszerną tabelą sztucznych satelitów i wielu innych tematów.

Ze względu na ujęcie i zakres treści książka ta zajmie każdego, kto interesuje się lotnictwem lub też styka się z nim bezpośrednio lub pośrednio.

Jest ona przeznaczona dla personelu latającego oraz technicznego lotnictwa wojskowego i cywilnego, pracowników przemysłu lotniczego, studentów politechnik i szkół inżynierskich, członków aeroklubów, młodzieży licealnej oraz entuzjastów lotnictwa. Książka została wydana przez Państwowe Wydawnictwa Techniczne.

WWK

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 15.VI.1961 R.

Zam. 4148/C S-16

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

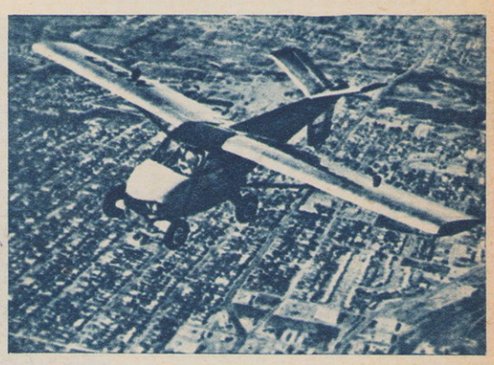
GAGARIN W BUŁGARII

Pierwszy na świecie kosmonauta Jurij Gagarin przebywał w dniach od 22 do 27 maja br. w Bułgarii, na zaproszenie rządu bułgarskiego. Gagarin, entuzjastycznie witany przez ludność Bułgarii, zwiedził Sofię oraz szereg innych miast. Na zdjęciu: mjr Gagarin zwiedza miejsce walk z czasów wojny 1877—1878 r. w Szipce. Foto: Nikołaj Kalczew

Ślub spadochroniarzy

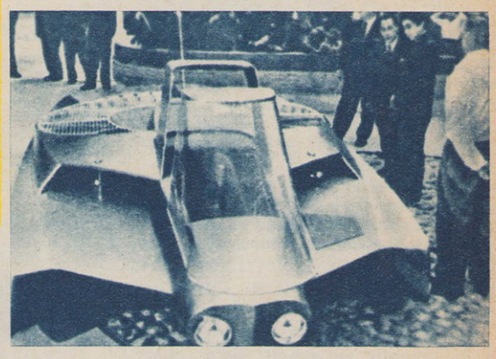
Znany w NRD skoczek spadochronowy i rekordzista Manfred Schmidt (jeden z wielu spadochroniarzy niemieckich noszących to niezwykle popularne nazwisko) ożenił się niedawno z równie znaną w NRD spadochroniarką Ursulą Henke. Na zdjęciu — młoda para po wyjściu z urzędu stanu cywilnego, ozdobionego czaszą spadochronu.
Foto: „Aero-Sport"

„POWIETRZNY SAMOCHÓD"



Widoczny na zdjęciu wyżej samolocik, rozwijający prędkość 160 km/h, po wylądowaniu i odjęciu płaszczyzn nośnych i ustatecznijących może wystąpić w roli samochodu, dysponującego prędkością 95 km/h. Wehikuł nosi nazwę „Aerocar" (powietrzny samochód).
Foto: „The Illustrated London News"

Japoński „poduszkowiec"



A oto jeszcze jeden okaz z rodziny tzw. „poduszkowców", mogących poruszać się nisko nad powierzchnią ziemi dzięki warstwie („poduszce") sprężonego powietrza wyrzucanego do dołu przez łopaty wielkiej, umieszczonej w tylnej części pojazdu turbiny. Skonstruowali go inżynierowie japońscy.
Foto: „The Illustrated London News"

WSPANIAŁA ZABAWA

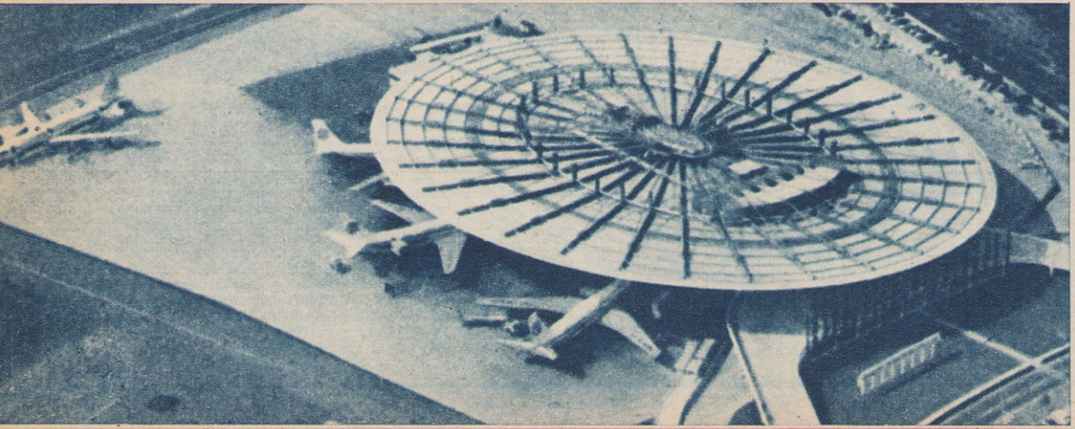
Różnie bawią swe dzieci rodzice, mniej lub bardziej pomysłowo, ale ta mama miała pomysł kapitalny: zastosować baloniki, pomagające jej synkowi „utracić ciężar". (Pomysł ten postanowiliśmy wykorzystać dla uciechy naszych własnych, redakcyjnych dzieci). Chyba z bobasa wyrośnie lotnik!

Nalepka bagażowa brytyjskich linii BEA.

GHANA MA WŁASNYCH PILOTÓW

Nowo powstające niezależne państwa afrykańskie przystępują do szkolenia własnej kadry lotniczej. Oto — na zdjęciu niżej — jeden z pierwszych pilotów wyszkolonych w Ghanie.

ORYGINALNY DWORZEC LOTNICZY



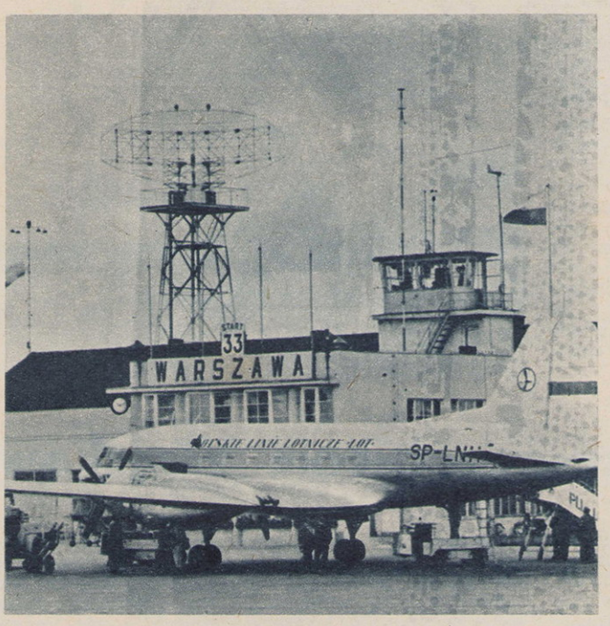
Supernowoczesnym rozwiązaniem architektonicznym może się pochwalić dworzec lotniczy w porcie amerykańskich linii lotniczych PAA, w Idlewild pod Nowym Jorkiem. Budynek utrzymany w kształcie okrągłego, lekkiej konstrukcji pawilonu umożliwia jednoczesne przyjęcie pasażerów wielu samolotom. Foto: „Airevue"

PRZEGLĄD LOTNICTWA CYWILNEGO
SKRZYDLATA POLSKA
Nr 28 ● czerwiec 1961

DWA LATA PRACY

ZARZĄDU RUCHU LOTNICZEGO i LOTNISK KOMUNIKACYJNYCH

Inż. JAN ZWIERZYŃSKI
Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK



Radar lotniskowy w porcie Okęcie.

13 KWIETNIA 1959 r. Rada Ministrów PRL uchwałą nr 148/59 powołała do życia Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych. Zarząd rozpoczął działalność w dniu 18 maja 1959 r. Po dwuletnim istnieniu tej placówki warto spróbować ocenić jej działalność z punktu widzenia spełniania podstawowych zadań i nadziei jakie wiązano z powołaniem Zarządu.

Budownictwo lotniskowe

Do najważniejszych wydarzeń jakie w tej dziedzinie miały miejsce należy zaliczyć **doprowadzenie do decyzji w sprawie lokalizacji centralnego portu lotniczego** (który jak wiadomo pozostanie na Okęciu) oraz **opracowanie dokumentacji rozbudowy tego lotniska.** Oczywiście studia nad tym zagadnieniem i przygotowania rozpoczęte były na długo przed powołaniem Zarządu. Można jednak bez obawy o przesadę przypisać Zarządowi duże zasługi jako głównemu organizatorowi prac nad uporządkowaniem zagadnienia, doprowadzeniem do ostatecznej decyzji i przygotowaniem niezbędnej dokumentacji technicznej.

Dopiero w okresie istnienia Zarządu podjęte zostały poważne studia i prace dokumentacyjne nad **siecią lotnisk komunikacyjnych w PRL** jako całością, ze szczególnym zwróceniem uwagi na lotniska w **Poznaniu i Krakowie** oraz na **problem lotnisk dla Szczecina i trójmiasta.**

Jakkolwiek limity inwestycyjne na pięciolatkę 1961-65 pozwolą prowadzić poważne prace praktycznie tylko na Okęciu, na którym już w **bieżącym roku rozpoczęto pracę nad wydłużeniem drogi startowej nr 1,** to opracowanie założeń i koncepcji w stosunku do pozostałych lotnisk pozwala na ścisłe określenie potrzeb i zadań w tym zakresie oraz na podjęcie prac na tych obiektach niezwłocznie po uruchomieniu środków finansowych. Zresztą, trzeba zauważyć, że już obecnie np. w Poznaniu stan portu, w tym budynku portowego, różni się znacznie na korzyść od stanu w jakim Zarząd to lotnisko przejął.

Wyniki powyższe potwierdzają tezę, że zarządzanie lotniskami wymaga wyspecjalizowanego odrębnego gospodarza.

Wyposażenie lotnisk i tras w pomoce nawigacyjne

Lotnisko Okęcie, obok zainstalowanego jeszcze staraniem PLL „Lot" radaru kontroli obszaru, uzyska precyzyjny radar do lądowania (już jest instalowany), urządzenie do lądowania wg. przyrządów ILS (w trakcie realizacji), radar kontroli lotniska (w 1963 r.) oraz nowoczesne, odpowiadające standardom międzynarodowym oświetlenie.

DOKOŃCZENIE NA STR. II

Na fali tatrzańskiej.

LPW

LOTNICZE PRZYSPOSOBIENIE WOJSKOWE

ZBLIŻA się termin rozpoczęcia w tym roku prowadzonych przez Aeroklub PRL już po raz drugi obozów Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Trzeba przyznać, że ta zapoczątkowana w ubiegłym roku nowa forma szkolenia lotniczego „chwyciła" w środowisku młodzieży. Echo atrakcyjnego życia obozowego przelatując z klasy do klasy, ze szkoły do szkoły, dźwięczało przyjemnym akordem przez wszystkie miesiące jesienno-zimowe. Nic też dziwnego, że z chwilą rozpoczęcia się akcji przyjmowania zgłoszeń w roku bieżącym na szkolenie lotnicze młodzież sporą gromadką zastukała do drzwi aeroklubów regionalnych. Dziś, kiedy akcja ta ma się prawie ku końcowi, a na podstawowe szkolenie szybowcowe jak i na LPW I stopnia ilość kandydatów jest zadowalająca, napływ nowych zgłoszeń trwa nadal.

„Bocian" i przyszli szybownicy.

Wydaje się, że warto by zastanowić się jakie to czynniki wpłynęły dodatnio na zmianę jak dotąd nie zawsze korzystnego w tej dziedzinie stanu rzeczy i co wytworzyło sprzyjającą atmosferę, która zaciekawia i chłonie ludzi wchodzących w swe pierwsze młodzieńcze lata. Dla wielu działaczy lotnictwa sportowego — tych spośród pracujących zawodowo jak i tych spośród pracujących społecznie — znalezienie odpowiedzi na postawione pytanie nie napotykałoby na większe trudności, ponieważ tkwią oni głęboko w tych sprawach, stykają się z nimi na codzień, a zresztą są jednym z powodów właśnie tej zmiany na lepsze. Niemniej jednak docieklliwość w tej sprawie wydaje się na tyle uzasadniona, ponieważ dać ona może jakąś ocenę przebytej rocznej drogi działalności LPW, dokonać analizy zamierzonych i zrealizowanych poczynań, planowanych i osiągniętych efektów tak w dziedzinie wyszkolenia jak i wychowania; dać możliwość uwypuklenia tych braków i niedociągnięć, których nie potrafiono się ustrzec, bądź to z racji słabości organizacyjnych i braku doświadczenia w pracy na tym odcinku, bądź też częstokroć niedbałości czy też niewiary w swe siły i skuteczność zamierzonego przedsięwzięcia. Ostatecznie analiza taka pozwoli uogólnić zdobyte doświadczenia, by — silniejsi właśnie o nie — rozpocząć ze zdwojoną siłą nowy sezon obozów LPW i podstawowego szkolenia szybowcowego.

Zarząd Główny Aeroklubu PRL nieprzerwanie od szeregu lat zwraca coraz więcej uwagi i zwiększa wysiłki w zakresie oddziaływania organizacji. Zdawał on sobie sprawę, że stać się to może tylko poprzez przekonanie i pozyskanie dla siebie szerokiego i poważnego aktywu społecznego, istniejącego w administracji państwowej, społecznej jak i partyjnej. Wiedział, że drogą przekazania temu aktywowi społecznej funkcji pomnażania chlubnych tradycji lotnictwa sportowego oraz wypełniania zadań tegoż lotnictwa sprosta wielkim i zaszczytnym

CIĄG DALSZY NA STR. II

DWA LATA PRACY
ZARZĄDU RUCHU LOTNICZEGO
LOTNISK KOMUNIKACYJNYCH

CIĄG DALSZY ZE STR. 1

Podobne urządzenia otrzymają niektóre inne lotniska krajowe jeszcze w bieżącej pięciolatce.

Na trasach lotniczych ustawione zostaną radiolatarnie VOR pracujące na bardzo wielkich częstotliwościach (pierwsze VOR-y są już w kraju), a cały obszar kraju zostanie pokryty siecią radiostacji UKF, które pozwolą każdemu samolotowi porozumieć się fonicznie ze służbą kontroli ruchu, praktycznie z każdego punktu nad obszarem PRL.

Dodatkowe stacje radarowe na północy i południu kraju pozwolą, łącznie z w/w systemem łączności, udzielić informacji, pomocy nawigacyjnej, doprowadzić do lotniska i posadzić na nim bezpiecznie każdy wyposażony w odpowiednie środki pokładowe samolot.

Gdyby ktoś uznał, że realizacja wyżej wymienionych prac jest tylko kwestią środków finansowych, to trzeba wyjaśnić, że dopiero Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, wykonując jedno ze swych podstawowych zadań, opracował **pierwszy w Polsce wieloletni plan wyposażenia lotnisk i tras lotniczych.** Tylko w oparciu o taki plan, starannie pod względem technicznym opracowany, państwo może inwestować środki bez obawy popełnienia poważnych omyłek i zaangażowania pieniędzy (w większości dewiz) w zbędne lub przestarzałe urządzenia.

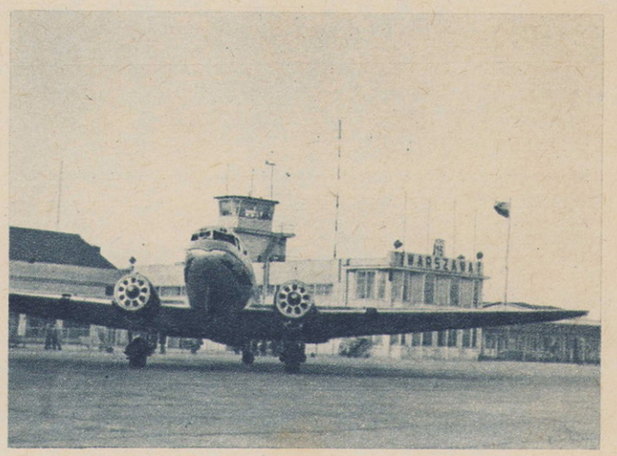
Realizacja tego planu znacznie zbliży nas do stanu istniejącego na najlepiej wyposażonych lotniskach i trasach zagranicznych.

Służba ruchu lotniczego

Jeżeli chodzi o służbę ruchu w całości, to rezultatem powstania Zarządu i konsekwencją jego struktury było stworzenie odpowiednich warunków do koordynacji cywilnego i wojskowego ruchu w całości. Jakkolwiek wiele w tej dziedzinie pozostało jeszcze do zrobienia, stawia to nas w rzędzie niewielu państw, które doprowadziły do porządku organizacyjnego na tym odcinku.

Ruch kontrolowany. W tej dziedzinie Zarząd przystąpił w bieżącym roku do rozwiązania problemu, który obok stanu wyposażenia lotnisk i tras, warunkuje bezpieczeństwo ruchu, a mianowicie **do organizacji szkolenia pracowników służby ruchu.**

Widok na dworzec lotniczy Okęcie.



Sposób w jaki przystąpiono do tej sprawy upewnia o skuteczności podjętych kroków. **Przystąpiono do przygotowania w specjalnych szkołach** (za granicą) **kadry instruktorskiej i organizacji własnego ośrodka dla szkolenia i treningu** pozostałych pracowników. Jednocześnie z tym przeszkolona zostanie w w/w szkołach również pewna liczba pracowników, którzy już w tym roku będą w stanie rozpocząć pracę na nowo instalowanych urządzeniach. W rezultacie rozwiązywany jest problem **doraźny** — wdrożenia nowych urządzeń i podniesienia kwalifikacji służby ruchu, oraz problem **perspektywiczny** — szkolenia i treningu całości kadry.

Ruch dozorowany

W tej dziedzinie nastąpiła wyraźna stabilizacja zwłaszcza w zakresie stosunków między zawiadowcami i kierownikami jednostek lotniczych. Przeprowadzona kilka miesięcy temu wspólna odprawa wyjaśniła, że istnieją wszystkie warunki do współpracy z uwzględnieniem zarówno interesów klubów jak i porządku oraz bezpieczeństwa lotniczego. Notowane w ubiegłym roku incydenty sprowadzały się do sporadycznych sporów wynikłych z nierozważnego zaangażowania się jednej lub drugiej strony w decyzji lub opinii nieprzemyślanej do końca i z upartego trwania przy niej. Co gorsze, decyzje te i opinie przenoszone na szczebel centralny były nieraz przez pracowników tego szczebla bezkrytycznie podtrzymywane. **Sporadyczne przypadki nieporządku lub zaniedbań popełnionych przez niewykwalifikowanych lub niewłaściwych ludzi w aeroklubie lub w służbie ruchu nie mogą być podstawą do wyrobienia ogólnej opinii ani o Aeroklubie PRL ani o służbie ruchu.** Z obu tych organizacji, z Aeroklubu PRL i z Zarządu Ruchu, podobnie jak z każdego kolektywu, ludzie przeszkadzający sobie wzajemnie w pracy powinni być wyeliminowani.

Generalizowanie sporadycznych incydentów i rozpowszechnianie ogólnej ujemnej opinii o zawiadowcach jest jednak w świetle faktów nie tylko nieistotne ale również niesłuszne. Sądzę, że Zarząd Główny APRL powinien, w imię interesów lotnictwa, ustosunkować się odpowiednio do osób rozpowszechniających taką opinie, gdyby takie fakty miały w dalszym ciągu miejsce. Chodzi bowiem o to, że **utrzymywanie nieprawdziwej, generalnej opinii o zawiadowcach przyniosło i przynosi szkody.** Przypomnę tu dawny

LPW — Lotnicze Przysposobienie Wojskowe

obowiązkom jakie organizacja ma do spełnienia. Ten podstawowy zamierzony postulat został spełniony. Aeroklub PRL nie został tu odosobniony. Wokół znalazły się siły, które rozumiały, że współczesny rozwój lotnictwa wymaga pełnej konsolidacji sił ludzkich i technicznych, racjonalnego wykorzystania wszystkich środków sprzyjających postępowi technicznemu oraz wielkiemu celowi jakim jest politechnizacja młodzieży.

W tym układzie sił, w świetle poważnych zadań zleconych Aeroklubowi PRL do wykonania, zaczęły walić się stare koncepcje organizacyjne, szkoleniowe, propagandowe. Zrodziła się nowa koncepcja szkoleniowa nazwana „nurtem Lotniczego Przysposobienia Wojskowego", dzisiaj wszystkim już znana i bliska. Koncepcja, która zakłada przygotowanie kandydatów do lotnictwa zawodowego, a na bazie tego przygotowania szeroki i bujny rozwój lotnictwa sportowego. Niełatwe zadanie wprowadzenia w życie tej nowej właśnie koncepcji szkoleniowej Aeroklub PRL zawdzięcza swym działaczom. Niemniej jednak przeoranie gruntu dla wprowadzenia nowej koncepcji w roku ubiegłym nie odbyło się gładko. Wielu członków aeroklubów tkwiło w uporczywym przekonaniu, że lotnictwo sportowe podejmując taką właśnie działalność w dużej mierze uszczupli swe sportowe ambicje i zahamuje swój rozwój. Aktywność pewnej części kadry zawodowej była niedostateczna. Takie zrozumienie sprawy przy i tak dość trudnych dla Zarządu Głównego Aeroklubu PRL organizacyjnych warunkach uruchamiania obozów LPW przyczyniło się do popełnienia szeregu błędów i niedociągnięć, które między innymi spowodowały to, że dokumenty organizacyjne LPW zostały wydane dość późno, zawierając przy tym sprzeczności w stosunku do innych obowiązujących dokumentów w sprawach LPW. Wydawałoby się, że niektóre aerokluby regionalne wykorzystały jakoś tę okoliczność tłumacząc w wygodny dla siebie sposób warunki określające przydatność kandydatów na obozy LPW. W części pokrywa się to z prawdą, częściowo tłumaczy się nieświadomością istoty sprawy. Tego rodzaju stan rzeczy nie sprzyjał rozruchowi nowego nurtu w szkoleniu. Zmusiło to Zarząd Główny Aeroklubu PRL do szybkiej, awaryjnej akcji zapobiegawczej, do akcji — trzeba powiedzieć — udanej.

Pomimo tego w końcu ubiegłego roku można było usłyszeć wiele pesymistycznych wypowiedzi na temat nowego typu szkolenia. Zarząd Główny Aeroklubu PRL wnikliwie i szczegółowo ocenił sytuację na tym odcinku swej działalności. Wykorzystując nasuwające się wnioski dokonał całego szeregu nowych poczynań organizacyjnych, szkoleniowych i technicznych, propagandowych i finansowych. Wykazał na przykładach słuszność obranej drogi.

Odpowiedzią na te poczynania i dotychczas włożone wysiłki, stwierdzającą czy poszły one we właściwym kierunku czy też nie, stał się tegoroczny zapis kandydatów na podstawowe szkolenie szybowcowe oraz LPW 1-go i 2-go stopnia.

Ilość młodzieży, która zgłosiła się i zgłasza się nadal, potwierdza w pełni słuszność obranej drogi. Drogą tą należy zatem kroczyć wytrwale dalej, kontrolować siebie w obliczu zamierzonych i uzyskanych efektów. W chwili obecnej organizacja znajduje się na półmetku drogi do obranego celu w swej tegorocznej działalności. Pierwszy trudny odcinek drogi, którym był etap pracy organizacyjnej, wypadnie przy podsumowywaniu chyba dobrze i bez odchyleń od normy.

Natomiast już dziś, jak gdyby w przeddzień rozpoczęcia się obozów LPW, zdajemy sobie sprawę z ważności drugiego odcinka drogi, z etapu bezpośrednich zajęć na lotniskach. Samo przygotowanie do pracy na tym etapie — zostało już przeprowadzone ze wszystkimi zainteresowanymi dokładnie i w dostatecznie długim okresie czasu. Dlatego też nie pozostało chyba wiele do dodania w tej sprawie. Niemniej jednak pragnę zwrócić uwagę całej kadrze zawodowej przebywającej na obozach na jeden zasadniczy element jej pracy z młodzieżą. Jest nim praca wychowawcza, która winna mieć miejsce wszędzie, w każdej dziedzinie życia obozowego. Praca ta jest programową i integralną częścią. Praca wychowawcza — jest również w pełnym tego słowa znaczeniu polityczną. Rozumiana inaczej jest karygodnym wypaczeniem statutu założeń Aeroklubu PRL. Aby móc jednak pracować skutecznie i mieć rezultaty wychowawcze, trzeba wyróżniać się pewnymi określonymi cechami, które złożą się na zasadniczy atut wychowawcy. tj. na jego autorytet. Wśród wielu cech wyróżniających organizatora, wychowawcę, instruktora, takich jak wiedza ogólna i specjalistyczna, znajomość wychowanków, odwaga, energia i inicjatywa, szczególną rolę odgrywa **takt, rozwaga i opanowanie.**

Nie żadne „magiczne", lecz konkretne realne właściwości człowieka, który jest kierownikiem, instruktorem, mechanikiem i zarazem wychowawcą, cechy jego charakteru, jego wartości moralne, jego wiedza i umiejętność postępowania z ludźmi — złożą się na to co nazywamy autorytetem. Umacniając z dnia na dzień swój tak rozumiany autorytet, każdy z nas odegra właściwą rolę na wyznaczonym mu ważnym odcinku działalności lotniczej, znajdzie sobie właściwe miejsce w środowisku uczniów-pilotów i w zespole całego obozu.

Z-ca skarbnika
Zarządu Głównego
Aeroklubu PRL
KRZYSZTOF DONIGIEWICZ

już wypadek w Warszawie, który nie miałby miejsca, gdyby zawiadowca nie uległ naciskowi kierownika jednostki, aby dopuścić lotnisko do ruchu; lub incydent w Katowicach w ubiegłym roku, kiedy zawiadowca pozwolił przekroczyć warunki lotu określone przez organy wojskowe, aby nie robić „trudności" aeroklubowi; albo też opłakany stan obiektów lotniskowych w Aleksandrowicach i w Gliwicach, na który zawiadowcy tych lotnisk patrzą biernie.

Niewątpliwie jedną z przyczyn takiej sytuacji, i to nie najmniej istotną, może być obawa niektórych zawiadowców przed przypisywaniem im biurokratycznego stosunku do latania, zbyt daleko idącą, ingerencji w sprawy jednostek itp.

Taka postawa zawiadowcy jest oczywiście niesłuszna. Będzie ona piętnowana i karana, ponieważ obiektywnie przynosi szkodę lotnictwu; jednak istnienia wywołującej taką podstawę. presji moralnej nie sposób nie zauważyć i nie potępić.

Warto również zauważyć, w związku z mniej lub bardziej oficjalnie wyrażanymi opiniami w tej sprawie, że zawiadowcy wykonują rzeczywiście w stosunku do jednostek lotniczych szereg funkcji, nazwijmy je tak — **służebnych,** co zgodne jest zresztą z charakterem i zadaniami ludowego aparatu państwowego. Ale nie tylko do tych funkcji sprowadza się rola zawiadowcy: obowiązany on jest również wykonywać nie mniej istotne **funkcje nadzoru,** o czym należy kategorycznie przypomnieć zarówno zawiadowcom, jak i tym, którzy z niezrozumiałych względów zapominają, usiłują umniejszać lub wprost negować tę część funkcji zawiadowcy.

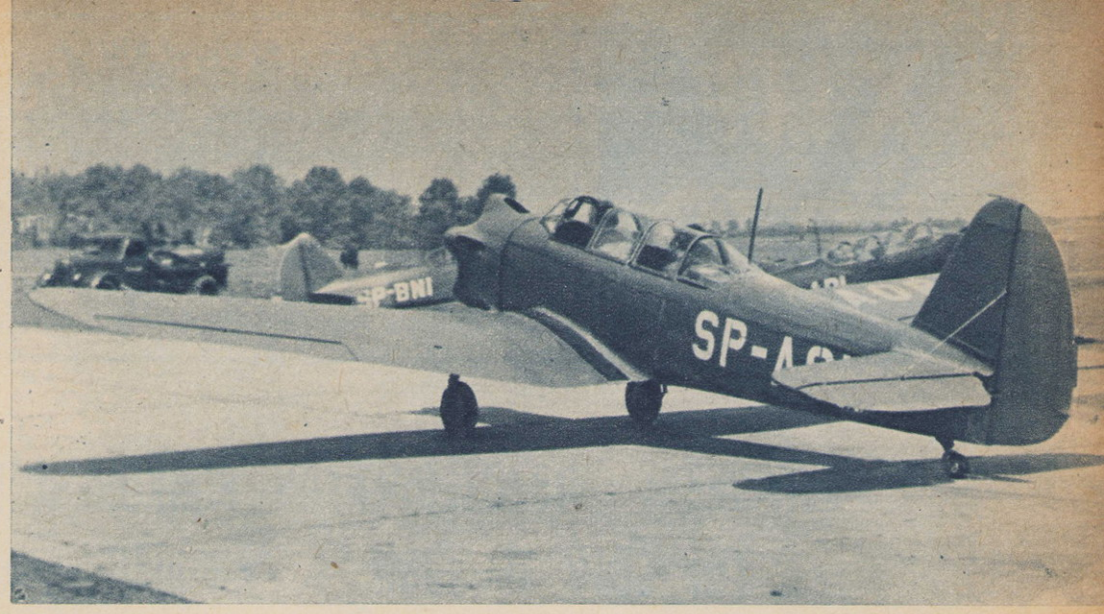
Kwestionowana jest celowość zatrudnienia zawiadowców na małych obiektach. Oczywiście Zarząd Ruchu musi to zagadnienie szczegółowo studiować i wyciągać wnioski co do możliwości powiększenia istniejącej już obecnie ilości lotnisk bez zawiadowców. Warto jednak przypomnieć dwa poglądy mające związek z tą sprawą. Pierwszy, wyrażony był przez dowódcę Wojsk Lotniczych i OPL OK kilka lat temu w żądaniu, aby każde lotnisko było osiągalne telefonicznie w dzień i w nocy. Zawiadowcy na małych obiektach, spełniają ten warunek przynajmniej jeżeli chodzi o okres, w którym lotnisko jest czynne. Również w wypowiedzi wiceministra Komunikacji J. Rusteckiego na ostatnim Walnym Zgromadzeniu Aeroklubu PRL wyrażony został pogląd, że głównie wyniki pracy i sytuacja w danej jednostce decydują, czy i w jakim zakresie wymaga ona kontroli (pomijam sprawę pozakontrolnych funkcji zawiadowcy). Oba w/w poglądy każą rozważnie postulować i badać sprawy pozbawienia niektórych lotnisk pracowników służby ruchu.

* * *

Nie należy oczywiście zapominać o wielu sprawach, które dopiero czekają na rozwiązanie, lub których rozwiązanie jest obarczone błędami. Trzeba jednak wyraźnie stwierdzić, że dwuletni dorobek Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych jest pokaźny, że organizacja ruchu lotniczego i zaplecze techniczne tego ruchu ulegają dużej poprawie, oraz, że dwuletnia działalność Zarządu potwierdziła tezę opartą na światowym doświadczeniu, że właściwe warunki organizacyjne są jednym z istotnych czynników porządku w ruchu lotniczym i rozumnej gospodarki lotniskowej.

Inż. JAN ZWIERZYŃSKI
Dyrektor
Departamentu Lotnictwa
Cywilnego MK

Transport szybowca dwumiejscowego „Bocian" na start.



Departament Lotnictwa Cywilnego MK informuje:

W związku z opublikowanymi na łamach Waszego poczytnego pisma uchwałami IV Kongresu Techników Polskich w zakresie zagadnień i potrzeb rozwojowych polskiego lotnictwa cywilnego, Departament Lotnictwa Cywilnego przesyła informacje w sprawie tych uchwał, których realizacja spoczywa w gestii Ministerstwa Komunikacji:

A. W zakresie koordynacji polityki lotniczej:

1. Postulat szerokiej współpracy lotniczej wewnątrz obozu socjalistycznego jest już obecnie realizowany w ramach prac RWPG.

2. W dziedzinie zagadnień rozwoju cywilnej sieci lotniskowej Ministerstwo Komunikacji już w ubiegłym roku podjęło działania zmierzające do ustalenia planu rozwoju tej sieci, a mianowicie:

a) na zlecenie wydane w dniu 28 kwietnia 1960 r. przez podległy KM Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, Warszawskie Biuro Studiów i Projektów Transportu Drogowego i Lotniczego przeprowadza obecnie studia w celu uzyskania materiałów niezbędnych dla stworzenia planu sieci lotnisk komunikacyjnych. Prace te obejmują:

— przygotowanie podkładów topograficznych, danych statystycznych i klimatologicznych,
— analizę geograficznej sieci portów lotniczych i dróg lotniczych,
— sprawę portu lotniczego dla pięciomiasta Gdynia i Gdańsk,
— sprawę portu lotniczego dla Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego,
— sprawę portu lotniczego dla rejonu Szczecina,
— sprawę nowych portów lotniczych w rejonach postulowanych uchwałą Rządu o rozwoju turystyki,

oraz szereg innych zagadnień mniejszego znaczenia.

b) Zarządzeniem z dnia 10 sierpnia 1960 r. nr 254 Minister Komunikacji powołał Komisję Weryfikacji Lotnisk Sportowych, z zadaniem zweryfikowania stanu posiadania tego rodzaju lotnisk na terenie całego kraju, sklasyfikowania tych obiektów, ustalenia ograniczeń zabudowy w ich rejonie i wytyczenia linii rozwojowych. Obiekty lotniskowe uznane za zbędne ulegną likwidacji, a tereny zostaną przekazane na inne cele gospodarki narodowej. Zakończenie prac Komisji przewidziano na koniec czerwca br.

B. W zakresie ruchu lotniczego:

1. W części lotnictwa cywilnego kontrolowanej przez Ministerstwo Komunikacji pod względem gospodarczym, tj. w PLL „LOT", już rozpoczęta została modernizacja sprzętu. Zakupiono ostatnio 3 samoloty Il-18, a w dalszych latach pięciolatki przewiduje się zakup dalszych nowoczesnych samolotów, przy czym używane dotychczas na liniach zagranicznych samoloty Il-14 będą stopniowo przenoszone na linie krajowe.

2. Wyrazem unowocześnienia zaplecza technicznego i baz remontowych jest wybudowanie i uruchomienie nowej, nowoczesnej hamowni silników na Okęciu.

3. Prace nad unowocześnieniem centralnego portu lotniczego Okęcie do granic przewidzianych normami międzynarodowymi zostały już rozpoczęte na podstawie uchwały KERM Nr 80/60 z dnia 31 marca 1960 r. i są przeprowadzane przez Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych zgodnie z planem. Z końcem 1963 r. port lotniczy Okęcie osiągnie poziom lotniska międzynarodowego zdolnego do obsługi ruchu nowoczesnych samolotów; otrzyma on drogi startowe odpowiedniej długości i wytrzymałości, nowoczesną radioosłonę i nowy budynek portu lotniczego, dostosowany do sprawnej obsługi zwiększonego ruchu pasażerskiego i towarowego. Unowocześnienie lotnisk zapasowych przewidziane jest w planie dopiero na okres po 1965 r. W ub. roku rozpoczęto przedłużenie drogi startowej nr 1.

4. W zakresie unowocześnienia służb ruchu lotniczego czynione są aktualnie następujące posunięcia:

a) zatwierdzony w 1960 r. przez kierownictwo Ministerstwa Komunikacji plan rozbudowy osłony radionawigacyjnej i lotnisk komunikacyjnych w okresie 1961—65 jest realizowany przez Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych zgodnie z ustalonym harmonogramem prac i planem inwestycyjnym. Od 1963 r. począwszy, stan radioosłony lotnisk komunikacyjnych i dróg lotniczych na terenie kraju osiągnie poziom wymagany przez przepisy międzynarodowe (nowoczesne radiolatarnie typu VOR, urządzenia do ślepego lądowania ILS i GCA, dozór radarowy na drogach lotniczych). Już obecnie przeprowadzane są prace wstępne związane z instalowaniem precyzyjnych urządzeń do lądowania.

b) Znajdują się obecnie w stanie przygotowawczym i są międzyresortowo uzgadniane:

— opracowany przez Departament Lotnictwa Cywilnego MK plan modernizacji dróg lotniczych w sensie dostosowania ich do potrzeb ruchu nowoczesnych samolotów w celu uzyskania oszczędności w eksploatacji linii,
— opracowany przez Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych plan przeszkolenia w kraju i na kursach zagranicznych kadry kierowników i kontrolerów ruchu lotniczego w zakresie wiedzy teoretycznej i praktycznej znajomości nowoczesnych metod kontrolowania i kierowania ruchem lotniczym.

Departament Lotnictwa Cywilnego MK

XIII LPZP

Poniżej publikujemy rozmowy i wypowiedzi na temat XIII Lotu Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki — zawodów samolotowych organizowanych przez Aeroklub Krakowski. Ta atrakcyjna impreza sportowa trwała od 15 do 20 maja br. Ogółem rozegrano 5 konkurencji. Zwyciężyła załoga w składzie pil. Edmund Mikołajczyk i nawigator Henryk Sienkiewicz z Gliwic. Szczegółowe wyniki z tych zawodów zamieściliśmy w 23 numerze „Skrzydlatej".

ZWYCIĘZCY POSZCZEGOLNYCH KONKURENCJI XIII LOTU O SOBIE I ZAWODACH

Pilot Adam Bułat.

Pil. Adam Bułat z Krakowa — zwycięzca konkurencji C (lot na przeszukiwanie terenu).

— Konkurencja była ciężka. Na ogólną liczbę dwunastu kościołów do odszukania znaleźliśmy jedenaście, a uznano nam ostatecznie dziesięć. Spośród pięciu wyłożonych znaków odszukaliśmy cztery. Jednym słowem — mieliśmy dużo pracy w powietrzu. Ja prowadziłem maszynę według kursu, a mój kolega klubowy Waldemar Pabian indentyfikował kościoły. Trasę oblecieliśmy dość szybko, tak że uzyskaliśmy minutę rezerwy czasu. Tegoroczny „Lot" był trudniejszy od zeszłorocznego. Regulamin zawodów jest dobry z wyjątkiem punktacji, która powinna być bardziej dopracowana. Małe przeoczenie załogi na trasie powodowało dużą stratę punktów. Mam tutaj na myśli mniejszą rozpiętość w punktacji, tak aby pomyłka załogi w powietrzu była możliwa do odrobienia.

Pil Edmund Mikołajczyk z Gliwic — zwycięzca konkurencji A (zlot na punktualność) wypowiedział się na ten temat w numerze 24 „Skrzydlatej" z dnia 11 czerwca br.

Pil. Władysław Wójcicki z CWL Krosno — zwycięzca konkurencji B (przelot po trasie łamanej).

Pilot Władysław

— Konkurencje rozgrywane na zawodach — trudne. Najlepszą dla mnie konkurencją był przelot do Ligotki. Organizacja XIII Lotu Południowo-Zachodniej Polski bez zastrzeżeń. Pewien wyjątek — to konkurencja, którą musieliśmy powtarzać. Punktacja ostra.

Pil. Józef Ciernik z CWL Krosno — zwycięzca konkurencji D (przelot nocny).

— Nocna konkurencja była bardzo przyjemna i dobrze zorganizowana. W tym przypadku dobrane trasy nie były ani za łatwe, ani za trudne. Pewnym mankamentem są niezbyt dobrze wyróżniające się na trasie znaki świetlne. Moim zdaniem powinny być bardziej kolorowe, czyli dobrze odznaczające się wśród innych świateł. Z satysfakcją mogę powiedzieć o przyjęciu wszystkich załóg „Lotu", z jakim spotkały się one w Ligotce. Moja współpraca z nawigatorem układała się poprawnie: ja pilotowałem samolot, a mój kolega Jan Tomaszewski nawigował. Ze swej strony proponowałbym powiększyć regulamin przyszłego „Lotu" o jeszcze jedną konkurencję nocną.

Pilot Józef Ciernik.

Pil. Adam Bułat z Krakowa — zwycięzca konkurencji E (przelot bez widoczności po zamkniętej trasie łamanej).

— Celem tej konkurencji było zmuszenie pilotów do treningu w lotach bez widoczności. Sama konkurencja nie może być obiektywną oceną umiejętności pilotażowych. Pilot popełniający wiele błędów pilotażowych w locie bez widoczności może w efekcie wyjść na końcowy punkt trasy wskutek kompensowania się popełnionych błędów. Ponadto tutaj dużą rolę ogrywa komunikat meteo i ewentualna zmiana warunków meteorologicznych w czasie wykonywania lotu.

Studiowanie trasy przelotu.

Pil. Adam Czepirski, kierownik sportowy XIII Lotu — szef wyszkolenia Aeroklubu Krakowskiego.

— Jaka jest Pana ocena tegorocznego „Lotu"?

— Mam dużą satysfakcję, iż poziom uczestniczących zawodników stale wzrasta, szczególnie tych, którzy już kilkakrotnie startują w naszej imprezie sportowej. To jest rezultat Lotu Południowo-Zachodniej Polski.

Pilot Adam Czepirski.

Przewodniczący Komisji Sędziowskiej XIII Lotu instr. pil. Jerzy Iszkowski — wiceprezes Aeroklubu Podhalańskiego.

— Jakie miałby Pan uwagi odnośnie obsadzenia punktów kontrolnych przez komisarzy sportowych?

— Moim zdaniem należałoby stosować słuszą zasadę oblotu trasy (punktów kontrolnych) przez kierownika sportowego zawodów bezpośrednio przed rozpoczęciem konkurencji. Oczywiście takim samolotem, z którego można by się bezpośrednio komunikować drogą radiową z bazą kierownictwa zawodów. Wszystko to miałoby na celu uprzedzenie kierownictwa zawodów o mających zajść na trasie różnego rodzaju komplikacjach. Bezpośrednio po zakończeniu każdej konkurencji na trasie przelotu tak dziennego jak i nocnego kierownik sportowy zawodów winien — moim zdaniem — oblecieć ponownie całą trasę, aby komisarzom sportowym znajdującym się na poszczególnych punktach kontrolnych dać sygnał o zakończeniu pracy — w tym przypadku konkurencji. Wtedy to komisarz sportowy może czuć się wolny od obowiązku czekania na znajdujący się jeszcze w powietrzu samolot.

— Dąży się i to zupełnie słusznie, aby zawody lotnicze trwały możliwie krótko, aby były możliwie wszechstronnym sprawdzeniem umiejętności pilotażowych i — co najważniejsze — aby były tak pomyślane czy też rozplanowane, by przyniosły możliwie jak najwięcej korzyści zawodnikom. Sprawa rozplanowania poszczególnych konkurencji jest trudną ze względu na krótki czas trwania zawodów. Jakie jest Pana zdanie na ten temat?

Pilot Jerzy Iszkowski.

— Rozplanowanie poszczególnych konkurencji w czasie jak i szybkie rozmieszczenie komisarzy sportowych w terenie (samochody, samoloty w dzień i w nocy, śmigłowiec itp.) powinno być takie, aby niezależnie od mogących zaistnieć komplikacji meteorologicznych lub organizacyjnych komisarze sportowi mogli w tym samym dniu czy nocy zebrać się w komplecie celem opracowania wyników. Ma to na celu zabezpieczenie wykonania regulaminowego obowiązku jak najszybszego dostarczenia zawodnikom wyników danej konkurencji i umożliwienia im składania we właściwym terminie protestów.

Kierownik techniczny XIII Lotu kpt. Rajnhold Tkocz — szef techniczny Aeroklubu Krakowskiego.

— Jak przebiega praca mechaników na zawodach i czy może Pan wymienić nazwiska tych, którzy się wyróżnili?

— Stan techniczny wszystkich załóg — mimo trudności w aeroklubach regionalnych ze względu na części zamienne — wzorowy. Mechanicy pracowali zespołowo; pomagali sobie. Wszystkim mechanikom zależało, aby wszystkie samoloty były sprawne. Szczególnie — jeśli chodzi o pomoc innym — wyróżnili się: Zbigniew Czarnecki z Gliwic, Adam Jasiński z Grudziądza, Władysław Bzukała z Krakowa, Ryszard Znamirowski z Krosna i Marian Krawczyk z Warszawy.

— Słyszałem, że Panowie otrzymaliście z Warszawy jakąś „laurkę" w dniu rozpoczęcia zawodów?

— W dniu rozpoczęcia zawodów nadszedł z Warszawy od głównego księgowego z Aeroklubu PRL telegram, który polecał, aby mechanikom korzystającym z wyżywienia na zawodach nie liczyć godzin nadliczbowych.

*

Od siebie dodam, że pociągnięcie głównego księgowego APRL, o którym wspominał kpt. Tkocz, nie przyniosło w swym następstwie najlepszej opinii APRL-owi. Na wiadomość o tym zapanowało rozgoryczenie wśród mechaników. Mechanicy krakowscy zrezygnowali z wyżywienia. Czyżby losy godzin nadliczbowych ważyły się na jakiejś olbrzymiej szali, której jeden koniec znajdował się w Warszawie, a drugi w Krakowie? Czyżby szala ta musiała koniecznie przeważyć się na niekorzyść Krakowa i to akurat w dzień rozpoczęcia zawodów? Dlaczego to nie nastąpiło co najmniej tydzień wcześniej? Co by uczynił główny księgowy, gdyby znalazł się w roli mechanika na zawodach krakowskich?

Godna podkreślenia postawa kierownictwa zawodów krakowskich posłużyła mechanikom za wzór. Jeszcze raz obowiązek i przykładna praca zwyciężyły ignorancтwo i nieudolność. I tym razem biurokracja została pokonana... Czy na długo? Mechanicy pracowali rzetelnie 14 — 15 godzin na dobę, czyli prawie dwa razy tyle ile im się należało. Z pilotami instruktorami tak nie postąpiono, mimo otrzymanego dodatku żywnościowego i bezpłatnego wyżywienia.

(m)

Kapitan R. Tkocz.

Foto: H. Grzęda (1), L. Stępień (1), J. Pomianowski (2), Z. Jóźwiak, T. Malinowski (8).